

Старокостянтинівські "бомбери" святкують – 45!

8-9 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

23 – 28 травня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№21 (581)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ВІТАЄМО ІЗ ЮВІЛЕЄМ

31 травня АНТК "Антонов", заснований видатним авіаконструктором Олегом Антоновим, відзначає 65-ту річницю. За цей час фахівцями підприємства створено понад сто типів і модифікацій літаків різного класу і призначення. Загалом підприємством побудовано більше 22000 літаків.

Переваги літаків "Антонов" – надійність конструкції й економічна ефективність, універсальність виконання перевезень, можливість експлуатації на ґрунтових аеродромах і простота обслуговування. Літаки "Антонова" експлуатуються в понад 70 країн світу.

Сьогодні АНТК імені О.К.Антонова – це досвідчений колектив фахівців, конструкторське бюро, комплекс випробувальних лабораторій, дослідницький завод і льотно-випробувальна база. Усе це дозволяє вирішувати будь-які завдання зі створення авіатехніки, включаючи її сертифікацію, а також забезпечувати експлуатаційне супроводження літаків "Ан" усіх типів.

Очолюване Генеральним конструктором Дмитром Ківою підприємство "Антонов" розробляє і будує нові зразки літаків та модифікує раніше створені, виконує роботи з підвищення ресурсу експлуатованої авіатехніки, проводить навчання і перенавчання льотного та технічного персоналу, направляє висококваліфікованих фахівців для надання допомоги в освоєнні літаків і навчання фахівців інших країн світу, здійснює на чартерній основі міжнародні перевезення вантажів, у тому числі і нестандартних, бере участь у міжнародній кооперації з проектування і виробництва авіатехніки, а також займається створенням наземних транспортних засобів.

На бойове застосування...

ГОТУЄМОСЬ ДО РОТАЦІЇ



24-25 травня на території Міжнародного центру миротворчості та безпеки, що на Львівщині, відбулося бойове застосування вертольотів Мі-24 із бойовими пусками некерованих ракет та стрільбами з кулеметно-гарматного озброєння. Його проводили авіатори 56-го окремого вертолітного загону сил Місії ООН у Ліберії, які на базі 7-го полку армійської авіації протягом трьох тижнів готуються до 15-ї ротації українського контингенту у цю африканську країну.

Бойове застосування гвинтокрилих машин проходило вдень та вночі. Льотчики заходили на ціль, здійснювали маневр і без проблем виконали завдання, адже більшість пілотів мають серйозний наліт годин та гарні навички з пілотування завдяки неодноразовій участі у миротворчих місіях.

Продовження на 2 стор.

НА ПОЛЬОТАХ

У небі, як пішим по-льотному, – вихід, розворот, збір...

У 7-ій бригаді тактичної авіації імені Петра Франка Повітряного командування "Захід", де командиром військовий льотчик першого класу полковник Сергій Близнюк, відбулась чергова льотна зміна з відновлення та підтримання навичок техніки пілотування, навігації, бойового застосування, групової злітаності екіпажів бомбардувальників Су-24М та бомбардувальників-розвідників Су-24МР вдень у простих метеорологічних умовах.



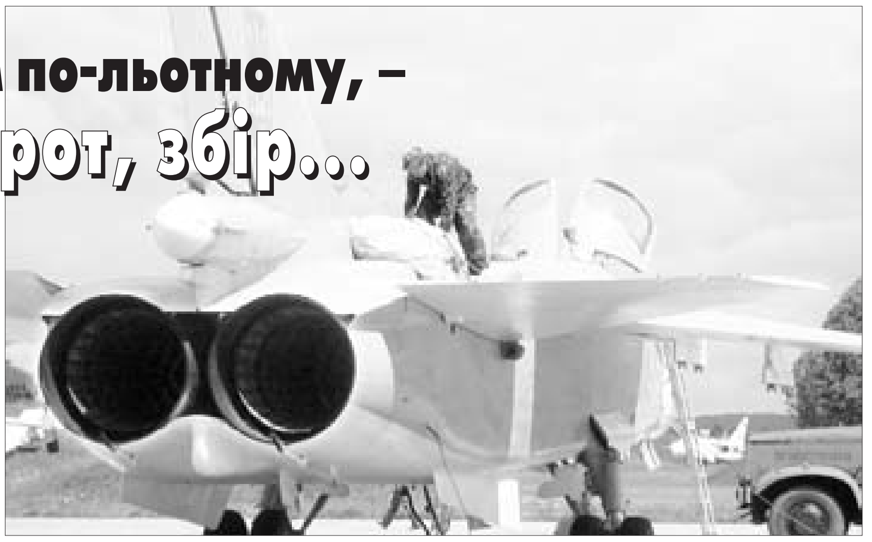
До участі в польотах залучалося шість екіпажів, вісім літаків Су-24М та Су-24МР. За льотну зміну було виконано дванадцять польотів.

– Загальний наліт екіпажів бригади за льотну зміну склав майже шість годин, – зазначив командир ПвК "Захід" генерал-лейтенант Станіслав Павлович. – На жаль, брак пального не дозволяє нам у повному обсязі провести ту кількість польотів, яка би дозволила не лише відновити навички техніки пілотування досвідчених пілотів і штурманів, а й підняти в небо молодь.

Продовження на 2 стор.

НА ПОЛЬОТАХ

У небі, як пішим по-льотному, – вихід, розворот, збір...



Закінчення. Початок на 1 стор.

Що стосується підготовки екіпажів до повітряного параду, то генерал-лейтенант Станіслав Павлович, який, до речі, як інструктор виконав 3 польоти, додав, що під час цієї зміни льотчики і штурмани відпрацьовували вихід на заданий курс, розворот, збір ланки за штатною схемою, як на тренуванні пішим по-льотному з визначеними



інтервалами і дистанцією.

На попередньому розборі польотів командир бригади полковник Сергій Близнюк зазначив, що мету льотної зміни досягнуто, усі заплановані вправи були виконані без зауважень. Кращими серед льотчиків командир назвав екіпаж у складі заступника командира частини з льотної підготовки підполковника Сергія Чижа і штурмана-програміста бригади майора Віталія Шуляка. Найвищої оцінки командира за вправність, професіоналізм і майстерність, продемонстровані під час польотів, також заслужили керівник польотів майор Дмитро Лапіцький, начальник служби безпеки польотів частини майор Максим Чебаков, який в результаті проведеної льотної зміни отримав допуск до керівництва польотами, технік літака старший лейтенант Вадим Мілейко та начальник радіотехнічної ремонтної майстерні прапорщик Олександр Загоруйко.

Наступні польоти в бригаді заплановано провести наприкінці травня. Тоді відбудеться одразу дві льотні зміни – денна і нічна.

Варто зазначити, що до святкування 45-річного ювілею частини, який відзначатиметься першого червня, особовий склад бригади тактичної авіації імені Петра Франка підходить у гарному настрої, адже він напряму залежить від інтенсивності польотів.

Андрій Агєєв.
"Крила України".
Фото автора.

ГОТУЄМОСЬ ДО РОТАЦІЇ

На бойове застосування ...



Закінчення. Початок на 1 стор.

За словами начальника армійської авіації 13-го армійського корпусу, командира 56-го ОВЗ 15-ї ротації полковника Володимира Пастухова, бойове застосування Мі-24 виконано на відмінно і вдень, і вночі. Льотчики уразили всі мішені, а деякі з них навіть доведеться відновлювати для наступних стрільб.

Полковник Володимир Пастухов переконаний, що у нинішній ситуації миротворчі місії чи не єдиний рятівний човен для наших вертолітників, адже саме там вони найкраще підтримують льотні навички і здобувають необхідний актив нальоту годин.

– За рік роботи в Україні я налітав лише 16 годин, а у минулій ротації в Ліберії мій наліт склав близько чотирьох сотень, – розповідає командир загону. – Це величезна різниця. Льотчик повинен літати, це його основна робота, обов'язок. На жаль, в Україні недостатньо ресурсів для проведення повноцінної льотної підготовки, тож миротворчі місії для нас не лише авторитет держави, а й необхідність підтримання боєздатності підрозділів.

Під час бойового злагодження загону у м. Калинів, що на Львівщині, підготовку мають пройти близько 10 екіпажів, які виконуватимуть завдання на території африканського континенту. За стандартами ООН, кожен вертолітник-учасник місії, залежно від класу та посади, повинен мати певну кількість годин нальоту. Для командира екіпажу вона становить не менше 1000.

Основний акцент під час теоретичного та практичного виконання льотних завдань пілоти Мі-8 та Мі-24 зосереджують на таких елементах, як бойове застосування, пошуково-рятувальне забезпечення, виконання зльоту та посадки на запилені майданчики, також польоти вночі та вивчення метеорологічних умов в районі базування і маршрутів польотів.

Юрій Ігнат.
Фото автора.

ВІЙСЬКОВА НАУКА

25 – 26 травня відбулась VII наукова конференція курсантів та студентів Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, яка щороку стає знаковою подією у житті навчального закладу. У заході взяли участь понад 700 курсантів і студентів, а також 250 наукових і науково-педагогічних працівників факультетів, кафедр та наукового центру Повітряних Сил ЗС України.

Обмін думками наукового рівня

На пленарному засіданні та засіданнях секцій і підсекцій конференції представлено більше 500 наукових доповідей та повідомлень, тематика яких переважно була присвячена останнім дослідженням світової та вітчизняної військової науки, удосконаленню зразків військової техніки і озброєння, які опановують майбутні фахівці відповідно до обраної спеціальності, психологічним особливостям сучасних війн, засобам протистояння тероризму.

Доброю традицією конференції є активна участь курсантів у роботі секції "Професійне спілкування військових фахівців іноземною мовою", що зібрала усіх тих, хто прагне поділитися своїми першими науковими напрацюваннями у галузі військової технічної думки мовою міжнародного спілкування, науки й культури – англійською. Як зауважила голова секції доцент кафедри іноземних мов Інна Ребрій, переважна більшість учасників продемонструвала уміння не тільки логічно і ясно викладати інформацію англійською мовою, а й візуалізувати її за допомогою сучасних технічних засобів, тримати увагу аудиторії, робити чіткі і зрозумілі висновки.

Майбутні офіцери мають значні наукові здобутки на рівні вищих навчальних закладів Харківщини, всеукраїнському та міжнародному рівні. Протягом 2010-2011 років переможцями та лауреатами Всеукраїнських конкурсів студентських наукових робіт стали 10 курсантів та студентів.

Серед них варто відзначити курсантів п'ятого курсу факультету радіотехнічних військ протиповітряної оборони Станіслава Яхніса та Ігоря Калініченка, які посіли відповідно друге та третє місця на Всеукраїнському конкурсі студентських наукових робіт у галузі радіотехніки, студентку п'ятого курсу факультету інформаційних та технічних систем Наталію Дараган, наукова робота якої визнана однією з кращих в галузі метрології, стандартизації та сертифікації, курсанта четвертого курсу факультету АСУ та наземного забезпечення польотів авіації Олега Лаврова, наукова робота якого висунута для участі у національному етапі Міжнародного конкурсу воєнно-наукових робіт слухачів і курсантів військових навчальних закладів країн СНД, присвяченого 20-річчю заснування Співдружності Незалежних Держав.

Кращими науковими керівниками курсантів стали доктор технічних наук, доцент полковник Руслан Пащенко, кандидат технічних наук, доцент підполковник Ігор Невмержицький, кандидат технічних наук, доцент працівник Збройних Сил України Ігор Кіріллов та працівник Збройних Сил України Володимир Семенюк.

На заключному засіданні конференції прийнято рішення про опублікування кращих доповідей учасників конференції у збірнику наукових праць ХУПС.

Юрій Скорий.
м. Харків.

ДО УВАГИ ЧИТАЧІВ!

У № 20 від 21 травня 2011 року з технічних причин була допущена помилка. Назву публікації на 8 стор. правильно читати так: "Генерал-майор Павло Щипанський: "Ми зробимо вас генералами". Редакція газети приносить вибачення читачам та особисто генерал-майору Павлу Щипанському.

Редакція.

РЕФОРМА

ЦАМОУ скоротять на 30%



Центральний апарат Міністерства оборони України буде скорочено на 30%. Про це Міністр оборони України Михайло Єжель поінформував членів Кабінету Міністрів України під час засідання Уряду, яке відбулося 23 травня.

– Показники граничної чисельності посад державних службовців і військовослужбовців центрального апарату Міністерства оборони України будуть зменшені з 1100 до 770 осіб, у тому числі 74 посади військовослужбовців, – повідомив глава вітчизняного оборонного відомства.

Міністр оборони України також зазначив, що в оборонному відомстві розроблено і подано до Кабінету Міністрів України проект розпорядження “Питання Міністерства оборони”, підготовлений на виконання Указу Президента України “Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади”.

На сьогодні у Міністерстві оборони України проходять організаційні заходи щодо переходу на нову структуру та її укомплектування військовослужбовцями та державними службовцями.

За повідомленням Департаменту преси та зв’язків із засобами масової інформації Міноборони.

ЗАКОНОДАВСТВО

Борис Колесніков:
“Повітряний кодекс змінить взаємовідносини між авіакомпанією та пасажирами”

Прийняття нового Повітряного кодексу суттєво посилить відповідальність авіакомпаній перед пасажирами. Про це повідомив Віце-прем’єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков.



– Новий Повітряний кодекс вимагає змін у відносинах “пасажир-авіакомпанія” на користь пасажира. Наприклад, відтепер авіакомпанія несе усю відповідальність за затримку, відміну рейсу тощо, – зазначив Борис Колесніков. – Ми врахували потреби пасажирів, і вже після того, як Повітряний кодекс вступить у дію, пасажири це відчують. Треба сміливіше відстоювати свої права.

У новій редакції Повітряного кодексу, який Верховна Рада України прийняла 19 травня, вперше чітко прописані обов’язки авіакомпанії перед пасажирами, чого не було у старому. Також, відповідно до документа, авіакомпанія несе відповідальність за втрату або шкоду, спричинену при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу та пошти. Крім цього, Кодексом передбачено право пасажира на компенсацію та іншу допомогу від авіаперевізника в разі відмови від прийняття на борт, скасування польоту, тривалої затримки вильоту та зниження класу обслуговування.

Дотримання авіаперевізниками та іншим суб’єктами авіаційної діяльності положень правил перевезень пасажирів, багажу та вантажів, особливо в частині дотримання прав пасажирів, контролюватиме Державіаадміністрація. З метою захисту громадян, що користуються авіаційним транспортом, від несподіваних скасувань регулярних рейсів, авіаперевізники зобов’язані проінформувати авіаційне відомство про припинення регулярних повітряних перевезень за тією чи іншою повітряною лінією, яку вони експлуатують, за 30 днів до запланованої дати припинення з зазначенням причин.

Підготувала Наталія Ярмілко. “Крила України”.

1 ЧЕРВНЯ – ДЕНЬ ЗАХИСТУ ДІТЕЙ

У дітей – Свято Букварика

Для когось із цих сьогоднішніх першачків, можливо, трохи більше, ніж через десяток років, головною книгою життя стане Статут Збройних Сил України, адже більшість учнів 1-Г класу Вінницької загальноосвітньої I-III ступенів школи-гімназії №30 імені Тараса Шевченка, де директором Олексій Терновой, – діти військових. А у військових родинах, як відомо, наслідування батьківської професії є гарною традицією. Але цього спекотного травневого дня для 38 першокласників першою й поки що єдиною книгою є буквар, із яким напередодні літніх канікул вони назавжди прощалися...



В останній травневий тиждень у 1-Г класі Вінницької загальноосвітньої I-III ступенів школи-гімназії №30 імені Тараса Шевченка пройшло “Свято Букварика” – традиційне для першачків театралізоване дійство, організоване вчителькою, Людмилою Довгань, що виглядає, як прощання з першим підручником – букварем. Протягом години гості свята – близько півсотні батьків та бабусь із дідусями, багато з яких служать сьогодні чи служили у минулому в частинах Вінницького гарнізону, – насолоджувалися танцями, піснями, віршами й сценками у виконанні коханих чад. Позаду – довгі тижні репетицій, і результат виступу семирічних самодіяльних митців перевищив усі сподівання батьків! Мальвіна і Буратіно, Незнайка й Аладін зі східними танцівницями – кого тільки у програмі свята не було! Було видно, що і вчителька, і самі діти довго й наполегливо готувалися, й по-справжньому постаралися. Офіцери, прапорщики та військовослужбовці служби за контрактом різних управлінь та служб штабу Командування Повітряних Сил, Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону, окремої бази забезпечення, Центру ремонту засобів зв’язку та радіотехнічних засобів, а також інших частин гарнізону, яких серед глядачів було близько половини, залишилися задоволені святом, подарованим власними дітьми. Наприкінці ж заходу кожен поки що першокласник отримав у подарунок чудово оформлену книжку під назвою “Найкраща книга для позакласного читання у другому класі”.



Олексій Тригуб. “Крила України”. Фото автора.

За штурвалом – школярі!

Складовою системи вітчизняного виховання молоді є військово-патріотичне, яке передбачає формування високого ідеалу служіння народові, готовності до подвигу в ім’я процвітання держави. Передусім вона покликана виховувати громадянина-патріота, формувати у нього глибоке розуміння почесного обов’язку, готовність у будь-який час стати на захист Батьківщини, прагнення оволодівати військовими знаннями, вивчати бойові традиції та героїчні сторінки історії Збройних Сил.



Вже доброю традицією стала в особового складу бригади тактичної авіації, якою командує полковник Сергій Іщенко, запрошувати до себе учнів миколаївських загальноосвітніх шкіл. Цього разу до авіаторів завітали учні 2-го класу ЗОШ № 11. І ознайомча програма для маленьких гостей була досить цікавою!

Честь бути головним екскурсоводом випала майору Олександру Дяківу, котрий з першої хвилини знайомства з допитливими відвідувачами привернув їх увагу, викликавши у відвідувачів неабияку зацікавленість до військової авіації. Екскурсія розпочалася покладанням квітів до стели льотчиків, які не повернулися з польоту. Згодом дітям продемонстрували умови проживання військовослужбовців строкової служби, ознайомили із зразками крилатої військової техніки, яка знаходиться на озброєнні частини. Хлопчики та дівчатка мали змогу одягнути авіаційне спорядження і навіть посидіти за штурвалом літака. В ці хвилини вони уявляли себе підкорювачами неба, повітряними асами, котрі, немов блискавка, линуть навперейми ворогу, знищуючи його.

А з яким захопленням діти спостерігали, як досвідчені льотчики здіймають у небо літаки, маленькими ручками демонструючи один одному підйом літака, імітуючи шум двигуна, спостерігаючи за діями пілотів та техніків. “Я коли виросту, також стану льотчиком”, – було чутно вигуки хлопців, які адресувалися дівчаткам. Але по очах дівчат було видно, що не одні вони мріють про небо. Хто знає, чим у їхньому житті завершиться ця зустріч. Може, дійсно, хтось з них стане авіатором, а може й космонавтом! Зі словами подяки покидали бригаду діти, обіцяючи знову прийти у гості до захисників неба.



Наталя Толстова. м. Миколаїв. Фото автора.

КОМЕНТАРІ

Міністр оборони України Михайло Єжель: “Місією ООН у Кот-д’Івуарі наші вертольоти розцінюються як важливий фактор мирного врегулювання відновлення стабільності в цій країні”

19 травня 242 голосами народних депутатів Верховна Рада України ухвалила Закон “Про схвалення рішення Президента України щодо направлення миротворчого контингенту для участі України в наданні підтримки Операції ООН у Кот-д’Івуарі” .

Цим Законом схвалено Рішення Президента України щодо направлення миротворчого контингенту з числа миротворчого контингенту України, який діє у складі Місії ООН у Ліберії, для участі України в наданні підтримки Операції ООН у Кот-д’Івуарі у строки, визначені Радою Безпеки ООН, на період до 30 вересня 2011 року.

Представляючи законопроект у сесійній залі Верховної Ради України Міністр оборони України Михайло Єжель відзначив, що відповідно до Закону України “Про схвалення рішення Президента України щодо направлення миротворчого контингенту для участі України в наданні підтримки Операції ООН у Кот-д’Івуарі” з 1 березня цього року авіаційна група зі складу 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у Ліберії виконує миротворчі завдання у Кот-д’Івуарі.

– Завдяки спільним міжнародним зусиллям, у тому числі активному залученню українських вертольотів до проведення Операції ООН у Кот-д’Івуарі, вдалося припинити збройне протистояння ворогуючих сторін та стабілізувати ситуацію в країні. Місією ООН у Кот-д’Івуарі наші вертольоти розцінюються як важливий фактор мирного врегулювання відновлення стабільності в цій країні, – підкреслив Михайло Єжель.

Саме тому, додав глава вітчизняного оборонного відомства, Секретаріат ООН звернувся до України з проханням продовжити термін перебування авіаційної групи у Кот-д’Івуарі до 30 вересня.

Міністр оборони України також відзначив, що останнім часом на державному рівні були зроблені суттєві кроки щодо посилення соціального захисту українських миротворців, які виконують завдання у Кот-д’Івуарі.

– Постановою Кабінету Міністрів України розмір щомісячної грошової винагороди в іноземній валюті за виконання завдань на території Кот-д’Івуару збільшено на сто відсотків, – зазначив Михайло Єжель.

Довідка. На сьогодні до складу української вертолітної групи Операції ООН у Кот-д’Івуарі зі складу 56-го окремого вертолітного загону ЗС України сил Місії ООН у Ліберії входять 60 військовослужбовців, а також два вертольоти Мі-8 та 3 вертольоти Мі-24.

За повідомленням Департаменту преси та зв’язків із засобами масової інформації Міноборони.

ДИНАСТІЇ



Спадкоємиця батьківської професії

Невдовзі офіцерський корпус військової авіації Збройних Сил України поповниться ще одним льотчиком прекрасної статі. Це – курсант випускного, четвертого курсу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба Юлія Нестеренко. Ось уже чотири роки ця дівчина опановує вертольоти Мі-2, Мі-8МТВ та Мі-24. За її плечима – вже 10 стрибків із парашутом та дві льотних практики. Професію вертолітника вона, як продовжувач династії військових авіаторів, обрала цілком свідомо і зараз мріє про службу у підрозділах армійської авіації.

Дмитро Горбунов.
м.Харків.
Фото автора.

РОБОЧИЙ ВІЗИТ

Генерал-полковник Григорій Педченко: “Особовий склад за свою справу переживає, обов‘язки знає і виконує. Загальне враження добре”

19 травня, в рамках робочої поїздки на Одещину, начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Григорій Педченко відвідав командний пункт Повітряного командування “Південь” Повітряних Сил Збройних Сил України. Варто зазначити, що робота начальника Генерального штабу у Повітряному командуванні співпала з проведенням командно-штабного тренування. Тому очільник Генштабу ознайомився не лише зі станом справ у ПвК, а й із методами роботи командування об‘єднання під час проведення КШТ.



Для оцінки готовності чергових сил Повітряного командування рішенням начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України генерал-полковника Григорія Педченка у повітря було піднято дві контрольні цілі. Попередньо – чергові сили об‘єднання із завданням справились, але остаточний вердикт поставлять після вивчення результатів об‘єктивного контролю. Слід зауважити, що під час роботи на командному пункті вимкнули промислову електромережу, і процес відбувався за умови енергопостачання від системи автономного живлення. Техніка працювала надійно і безвідмовно.

Також Головнокомандувач Збройних Сил України оглянув рухомий командний пункт повітряного об‘єднання, який був розгорнутий в рамках командно-штабного тренування.

– Рухомий командний пункт є одним з головних об‘єктів, – зазначив командир Повітряного командування “Південь” генерал-майор Павло Зуєв, – адже, як свідчить досвід сучасних локальних конфліктів, постійні командні пункти вражаються у першу чергу. І саме тому одною з головних цілей КШТ стало розгортання рухомого командного пункту та здійснення з нього управління підпорядкованими військами.

Перебуваючи на Одещині, Начальник Генерального штабу в цілому позитивно оцінив роботу колективу ПвК “Південь” .

– В такому напрямку й тримати, – наголосив генерал-полковник Григорій Педченко, – особовий склад за свою справу переживає, обов‘язки знає і виконує. Загальне враження добре.

Прес-секретар Повітряного командування “Південь” Сергій Балановський.

НА СТРИБКАХ...

Посвячення у парашутисти

По два стрибки з парашутом нещодавно зарахували до своїх професійних надбань курсанти другого та четвертого курсів льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба. “Пірнання у небо” відбулося на базі 203-ої навчальної авіаційної бригади і є неодмінною складовою льотної практики, що зараз триває на Слобожанщині.



До практичних занять, які проводились протягом двох днів, було залучено близько півсотні майбутніх офіцерів та п’ятеро інструкторів зі спеціальної підготовки.

Старшим керівником на стрибках призначили начальника пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби частини майора Олександра Коваля. Особистий рахунок стрибків цього офіцера наближається до відмітки “1000” . За свою довгу військову службу він посвятив у парашутисти не одну сотню курсантів.

Також під час стрибків майбутніх офіцерів на аеродромі були присутні й офіцери льотно-методичного відділу ХУПС, які морально допомагали своїм підопічним.

Виконання стрибків відбувалося у декілька заходів з висоти 600 метрів з вертольота типу Мі-8МТ. Стрибали майбутні льотчики по шість чоловік.

– Для четвертокурсників це були не перші стрибки. У кожного з випускників за плечима вже по 7-8 стрибків. А ось 14 другокурсників лише познайомилися із польотами під куполом, – зауважив майор Олександр Коваль.

Після стрибків, за давньою військовою традицією, майор Олександр Коваль провів своєрідний ритуал посвячення у молоді парашутисти. Ззовні це виглядало, як легке штовхання парашутом по спині. Лише після такої необов’язкової, але довгоочікуваної церемонії хлопці можуть по праву називатися справжніми льотчиками-парашутистами.

Тим часом, до стрибків готується ще 25 курсантів 3-го курсу, у яких незабаром розпочнеться цьогорічна льотна практика.



Дмитро Горбунов.
м. Харків.
Фото автора.

ЛЮДИ І ДОЛІ

Герой, полон, зрадник

Ось як буває в житті – ще вчора людина за свої подвиги і звитяги визнана героєм. За крок доля зіграла злий жарт – і миттю герой став зрадником. Подібних випадків у роки Великої Вітчизняної війни було десятки, а можливо, й сотні тисяч. Добряче перепало на тій війні і льотчику-штурмовику капітану Георгію Тимофійовичу Красоті.



Під час освячення пам'ятника льотчику донька Людмила Георгіївна і командир ПвК "Захід" генерал-лейтенант Станіслав Павлович.

На своєму Іл-2 він здійснив понад 400 (!) бойових вильотів. Нищив ворога спочатку на території рідної України, а згодом і в Європі. За хоробрість і відвагу був нагороджений трьома орденами Червоного Прапора. Бойова робота льотчика-штурмовика – справа не для слабкодухих. Звичайні завдання пілотів – під щільним вогнем зенітної артилерії ворога нищити наземні цілі, прокладаючи дорогу для бомбардувальників чи піхоти. Георгій Красота не боявся скеровувати свою крилату машину в самісіньке пекло. У 1944 році за виявлену мужність під час проведення Корсунь-Шевченківської операції старшому лейтенанту Георгію Красоті було присвоєно звання Героя Радянського Союзу. За високу льотну майстерність і успіхи у нищенні ворога його призначили командиром ескадрильї.

Здавалося, що доля прихильна до льотчика. Однак в один день все змінилося.

– Це було 6 квітня. Під час виконання чергового завдання над територією Польщі,– розповідає офіцер відділення виховної роботи 76-го окремого полку зв'язку ПвК "Захід" старший лейтенант Валерія Філіпова, – у літак Красоти влучив снаряд. Смертельне поранення отримав штурман старший лейтенант Бєлов, який фактично і врятував свого командира. Офіцер забрав у командира його документи, бо знав, що орденоносця і героя обов'язково розстріляють, а йому поклав свої. На не до кінця розкритому парашуті Георгій Красота впав на землю, а згодом був захоплений у полон під прізвищем Бєлов.

Рік екіпаж літака Іл-2 у складі старших лейтенантів Красоти і Бєлова вважався таким, що не повернувся з бойового завдання і загинув. Весь цей час, до травня 1945 року, Георгій Красота перебував у таборі для військовополонених Польщі. Коли радянські війська звільнили полонених, він важив лише 44 кілограми.

Однак на момент звільнення Георгій Красота вже не був "своїм" , а тим паче героєм для своєї Вітчизни. Згідно з наказом народного комісара оборони №227 він, як і сотні тисяч інших полонених, вважалися боягузами і зрадниками. Аби не потрапити в полон і не стати зрадниками чимало пілотів не ризикували перетинати лінію фронту. Розвідники часто-густо відмовлялися йти в розвідку чи брати "язика" . Такий острах на воїнів наводив цей сумнозвісний наказ вождя радянського народу Йосифа Сталіна

– Історія полону Красоти і вчинок штурмана Бєлова стала відома Сталіну. Розповідь про бойове братерство пілотів його вразила, і Верховний Головнокомандувач фактично помилував Красоту, не заславши його у якийсь з радянських таборів, – продовжує старший лейтенант Валерія Філіпова.

Після року служби в армії капітан Георгій Красота був звільнений начебто за скороченням штатів, а фактично викинутий з системи. Бойовому льотчику не простили ані його безпартійності, ані полону. З 1946 року Георгій Тимофійович розпочав нове цивільне життя. Спочатку закінчив торгово-економічний інститут, а згодом навчався за спеціальністю "хімія лікарських рослин" у Львівському політехнічному інституті. Так бойовий льотчик, командир ескадрильї перекваліфікувався на фармацевта і з 1969-го до 1990 року працював на фармацевтичному підприємстві.

Однак подвиги льотчика-штурмовика не забулися. У 1999 році наказом Міністра оборони України Красота Георгій Тимофійович зарахований почесним солдатом 3-го окремого полку армійської авіації. 29 травня 2005 року Герой Радянського Союзу капітан у відставці Георгій Красота помер.

На жаль, після смерті про героя знову забули. І якщо колись це сталось через полон, то тепер через банальну бідність військових. Ані на похорон, ані на пам'ятник вони коштів назбирати не змогли. Рік тому про ситуацію з пам'ятником для Героя дізнався командир Повітряного командування "Захід" генерал-лейтенант Станіслав Павлович. Він разом з підлеглими зробив все максимально швидко і оперативно. 9 травня 2010 року в День Перемоги генерали та офіцери Повітряного командування разом зі спонсорами та рідними Героя освятили пам'ятник.

– У День Перемоги у Львові багато людей йдуть до різних меморіалів на честь воїнів Другої світової війни, – каже офіцер відділу виховної і соціально-психологічної роботи підполковник Борис Гнатусько. Воїни 76-го окремого полку зв'язку в цей день кладуть квіти до пам'ятника Героя з непростою долею.

Владислав Назаркевич. "Крила України" . Фото з архіву ПвК "Захід" .

ШАНА

Коваль Перемоги

Минають роки. Якщо ще декілька десятиліть тому на Вінниччині мешкало близько двох десятків Героїв Радянського Союзу, то сьогодні в живих залишилося двоє – Герої Радянського Союзу генерал-майори у відставці Микола Сищиков, про якого ми вже неодноразово розповідали нашим читачам, та мешканець села Тарасівка, що у Жмеринському районі, Іван Ковальов.

Днями у селі Тарасівка сталася знакова подія. Саме тут ось вже понад півсторіччя мешкає один із двох Героїв Вінниччини. Ця людина пройшла усю війну, починаючи з червня 1944-ого, й до перемоги над мілітаристською Японією у вересні 1945-о року. Декілька поранень та контузій не завадили офіцеру Ковальову виконати свій громадянський обов'язок так, що Батьківщина відзначила його подвиги найвищою нагородою – медаллю "Золота Зірка" . Більшу частину війни офіцер Іван Ковальов був диверсантом: як командир розвідувально-диверсійної групи десантувався у глибокому тилі ворога у Псковській, Московській, Ленінградській областях, Югославії та інших європейських країнах, брав участь у "полюванні" на командувача Російської визвольної армії генерала Андрія Власова. У червні 1944 року капітану Ковальову Івану Платоновичу було присвоєно звання Героя Радянського Союзу.

Після війни Герой Радянського Союзу майор Іван Ковальов продовжував службу на посаді начальника інженерної служби полку на Сахаліні, де, власне, і зустрів перемогу над Японією. Після так званого "хрущовського" скорочення він звільнився у запас, а приїхавши до рідного села на Вінниччині, став начальником місцевого поштового відділення. Днями ветеранові виповнилося 90 років, та попри такий поважний вік Іван Платонович напрочуд бадьорий, постійно жартує, досі захоплюється рибалкою.



У день народження привітати Героя приїхали військовий комісар Жмеринського об'єднаного міського військового комісаріату підполковник Тарас Андрійчук, представники органів місцевого самоврядування, а також громадські діячі району та області. Ветеранові подарували мікрохвильову піч, хлібопіч, а також червоні троянди – квіти кольору прапора Перемоги. А для дружини Героя, Лариси Степанівни, яка ось уже три роки поспіль прикута до ліжка, високоповажні гості подарували інвалідний візок, завдяки чому учасник війни інвалід першої групи Лариса Ковальова зможе бачити небо й сонце.

Але найбільше ветерана схвилював візит начальника Адміністрації Управління – першого помічника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України. Разом із генерал-майором Володимиром Мазуром привітати єдиного у Жмеринському районі Героя Радянського Союзу приїхав колишній міський військовий комісар, а нині – керуючий справами виконавчого апарату Жмеринської районної ради, голова Жмеринської районної організації ветеранів полковник запасу Анатолій Паламарчук. Сільський голова села Тарасівка Анатолій Козаченко запросив Героя та поважних гостей до приміщення сільської ради, де генерал-майор Володимир Мазур за дорученням Міністра оборони України Михайла Єжеля вручив ветеранові відзнаку Міністерства оборони України "Знак Пошани" . Схвильований ветеран за давньою армійською звичкою підвівся, доповів представнику Міністерства оборони про своє прибуття для нагородження, подякував та, не витримавши хвилювання, сказав:

– Щиро дякую нашому земляку та справжньому адміралу, Міністрові оборони... Це привітання подовжило моє життя щонайменше ще на десятиліття!

Олексій Тригуб. "Крила України" . Фото автора.

ПРОКУРАТУРА ПОВІДОМЛЯЄ...

Стан щодо травматизму у військах невтішний

Військовою прокуратурою Вінницького гарнізону проведено аналіз роботи з питань нагляду за дотриманням посадовими особами піднаглядних військових частин та установ вимог законодавства України, спрямованого на боротьбу з травматизмом та щодо охорони праці.

Так, при проведенні аналізу вивчалися статистичні дані роботи військової прокуратури гарнізону за 12 місяців 2010 року та за 2009 рік. Його основу склали матеріали кримінальних справ, службових розслідувань органів дізнання по травматизму, інші облікові документи прокуратури та витребувані довідки з військових частин і медичних установ.

За 2010 рік перевірено законність прийнятих рішень за 75 випадками. Аналіз стану травматизму показує, що в роботі командирів щодо боротьби з травматизмом є досить суттєві недоліки.

Так, якщо в 2009 році загальна кількість травмованих військовослужбовців становила 123 особи, то в 2010 році їх кількість збільшилась майже на 8% та становить 131 особу. За усіма випадками травмування військовослужбовців у службовий час командирами військових частин були проведені службові розслідування та прийняті відповідні рішення.

У 2010 році отримано травм військовослужбовцями під час виконання службових обов'язків – 23, що становить понад 31% усіх травм. З них травмованих військовослужбовців строкової служби – 9 осіб (12 %), військовослужбовців за контрактом – 8 (11%) та офіцерів і прапорщиків – 6 (8 %).

Збільшилася кількість отриманих травм військовослужбовцями і в позаслужбовий час. Зокрема, в 2010 році отримали травми в позаслужбовий час 108 осіб, натомість в 2009 році – 103.

Основними причинами травматизму військовослужбовців гарнізону у 2010 році були: особиста необережність – 81 %, недоліки в організації робіт і інструктажу – 9%, порушення правил дорожнього руху – 6%, порушення правил техніки безпеки – 4%.

У 2010 році мало місце травмування внаслідок неправомірних дій цивільних осіб, що свідчить про недостатню вимогливість командирів і начальників до підлеглих щодо поведінки останніх в позаслужбовий час.

В позитивну сторону слід відмітити зменшення кількості випадків травмування особового складу внаслідок дорожньо транспортних пригод, які трапляються як за участю військовослужбовців, котрі керують власними транспортними засобами, так і цивільних осіб. В 2010 році кількість таких випадків становила на 3 менше порівняно з 2009 роком.

Робота військової прокуратури Вінницького гарнізону з питань нагляду за дотриманням посадовими особами піднаглядних військових частин та установ вимог законодавства України, спрямованого на боротьбу з травматизмом, в цілому відповідає вимогам чинного законодавства. За результатами цієї діяльності спостерігаються позитивні тенденції до зниження відсотку травматизму у тих військових частинах, які мали найбільші показники травматизму за підсумками 2009 року. Однак робота в даному напрямку все ж таки потребує свого вдосконалення, адже загалом кількість випадків травмування військовослужбовців частин гарнізону у 2010 році зросла.

Помічник військового прокурора Вінницького гарнізону старший лейтенант юстиції Вадим Непийвода.

“Завжди бути на висоті!” – таким є життєве кредо українського миротворця полковника Андрія Когута, за плечима якого – миротворча місія у Ліберії, Кот-д’Івуарі та півтора роки служби у пекельному Афганістані.

...З Андрієм Когутом ми познайомилися ще у 2010-му в Бродах. Льотчик-снайпер (три тисячі сімсот годин у повітрі, нерідко – в складних метеорологічних умовах), воював у Афганістані, через таке пекло пройшов! Однак залишився напрочуд врівноваженою й чуйною людиною.

Зараз він начальник армійської авіації 6-го армійської корпусу в Дніпропетровську. Якщо командир – справжній професіонал і має таку залізну витримку, то ця впевненість неодмінно передається і його підлеглим.

І ось, через рік нова зустріч з полковником Когутом. Позаду – відрядження до Ліберії, де він командиром 56-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України брав участь у міжнародних миротворчих операціях під егідою ООН.



Він завжди на висоті

У небо закохався з дитинства

Андрій Миколайович згадує, що шансів не стати льотчиком у нього практично не було. Народився він 1960 року у Львові у сім’ї військового льотчика…

Більше всього Андрій любив дивитися на батька. Коли він приходив додому в затертій льотній шкірянці – зморений, але щасливий. Микола Ігнатович з тих офіцерів, які прийшли в авіацію за покликанням. Він надзвичайно закоханий у небо. І зараз, давно пішовши у відставку, побачивши у небі срібну нитку інверсійного сліду реактивного літака, він довго дивиться їм у слід зі світлим смутком в очах. А тоді жити для батька – означало літати. Його любов до неба, до своєї справи не могла не перейти до Андрія. Тож після школи відразу здав документи до Сизранського льотного училища, яке й закінчив у 1982 році.

На момент отримання першої офіцерської посади в 1982 році лейтенант Когут повністю опанував два типи вертольотів, мав 350 годин загального нальоту, з них 250 – як льотчик-оператор вертольота Мі-24.

Полковник Андрій Когут згадує свою офіцерську юність, наче переглядає фільм. Каже, що тоді було все – справжня чоловіча дружба і благородство, що не вимірювалися грошима. Проте ще молодим і безвусим лейтенантом він зрозумів – за честь потрібно боротися, аби мати право дивитися людям в очі, брати на себе відповідальність за життя підлеглих. Ця формула, виведена в юності, пройшла апробацію впродовж тридцятирічної з гаком служби в армії і залишається для полковника Андрія Когута такою ж дієвою й актуальною.

“20 хвилин” у небі Кандагара

Півтора року старший лейтенант Когут виконував “інтернаціональний обов’язок” в Афганістані. Запитую, що вразило найбільше. Каже, що смерть друзів та відчуття страшного горя матерів, дружин і дітей, коли “чорний тюльпан” привозив цинкові труни на Батьківщину.

– В Афганістані я тільки вчився бути професіоналом. А у серйозну сутичку потрапляв лише кілька разів, – додає офіцер.

Андрій служив у Кандагарі, літав льотчиком-оператором на Мі-24. Завдання були звичними: перевозили зброю, боєприпаси, продовольство, десант по всій Кандагарській провінції: Лашкаргах, Шахджой, бували і в Шинданті. І головне, супроводжували колони на маршах, забезпечували рейдові бойові дії десантних підрозділів біля Іранського кордону, зокрема і біля так званих мармурових печер. У той район висаджувались групи спецпризначення для знищення ворога, який там переховувався. Гвинтокрилі “крокодили” їх підтримували вогнем, забирали звідти після завершення завдань.

Згадує Андрій Миколайович ще один особливий епізод на тій чужій землі… Спека, пилюка… Пекуче дихання афганського вітру – як величезна паяльна лампа. Отримали оперативне завдання: дістатись вказаної точки біля русла гірської річки, саме там знаходилась в оточенні група спецпризначення Комітету держбезпеки “Каскад” у кількості 12 чоловік. Переважно ці підрозділи займались оперативним супроводом бойових дій військових підрозділів, вели розвідку й здобували інформацію для забезпечення успіху військових операцій, також сприяли становленню влади НДПА на місцях і надавали допомогу місцевим спецслужбам у боротьбі з моджахедами.

Два десантно-транспортні Мі-8 та два бойові Мі-24 один за одним злетіли з майданчику “Кандагар” у напрямку північніше однойменного міста.

– Побачивши сигнальний дим і наших хлопців, ми почали знижуватись до 600 метрів, – розповідає Андрій Когут. – Аж раптом борттехнік старший лейтенант Сергій Сидорчук доповів, що по лівому борту чуються кулі стрілецької зброї. Це по нас били з ДШК, потім різко зник зв’язок, вертольотом стало важче управляти – зрозуміли, що нас підбили.

Ситуація ускладнювалась ще й тим, що на борту двадцять четвірки Андрія Миколайовича знаходився високий чин – начальник штабу того самого спецпідрозділу “Каскад” на ім’я Тахір, прізвища його з відомих причин ніхто не знав. В цю мить в десантному відсіку Сергій Сидорчук запропонував Тахіру свій парашут. Той відмовився, сказавши: “Ви що, літуни, хочете, щоб мене на шматки духи порізали? Я готовий загинути смертю хоробрих солдатів” .

Проте екіпажу підбитого гвинтокрила вистачило якихось геройських 20 хвилин, щоб з усім екіпажем на борту, на гранично малій висоті дотягнути до своїх. “Важко сказати про тодішні відчуття” , – каже Андрій Когут. – Такою вона виявилася, війна зблизька… Саме тоді я зрозумів, що це дуже серйозно – від життя до смерті справді один крок” .



Саме тоді льотчик-оператор старший лейтенант Андрій Когут і отримав свій перший орден – “За службу Батьківщині” 2 ступеня. Попереду – ще ціле життя, а за плечима вже 268 бойових вильотів та понад 300 годин нальоту в умовах війни.

Із Кяхти в Україну

Після Афгану довелося служити у різних куточках великої країни. Спочатку – у Бродах, далі була Північна група військ, потім шість років у Бурятській Автономії – містечко Кяхта, що межувало з Монголією. Саме у цей час почався занепад СРСР. Цей процес, звісно, не оминув і армію. Андрій не вагався, де продовжити свою службу, бо знав, що Батьківщина його в Україні. Туди і повернувся у вересні 92-го та склав присягу на вірність своєму народові.

З того часу Андрій Когут пройшов усі щаблі льотної служби: від командира вертольота до командира окремого полку армійської авіації.

“Утринадцяте” з місією миру

У “гарячих точках” екваторіальної Африки полковник Андрій Когут бував уже чотири рази.

“Цікаво, що у червні 2010-го це була 13-та ротація миротворчого загону в Ліберії, – посміхається Андрій Миколайович. – Начебто, число нещасливе. Однак, незважаючи на притаманну нам, льотчикам, забобонність, “13” – моя улюблена цифра. Звісно, хвилювалися. Особливо ті, хто вирушив до Африки вперше.

І, коли у серпні минулого року Президент України Віктор Янукович своїм Указом нагородив командира 13-ої ротації полковника Андрія Когута орденом Богдана Хмельницького ІІ ступеня за мужність та самовідданість, проявлені під час виконання військового обов’язку, то Андрій Миколайович був приємно вражений такою високою оцінкою його роботи.

Запам’яталася кожному з наших миротворців 13-ї ротації місія в Ліберії ще й парадом медалей. Це урочиста і дуже приємна подія – вручення нагород від Місії ООН за безпосередньою участю спеціального представника Генерального секретаря ООН та координатора операцій у Ліберії пані Елен Маргарет Лой.

Почесна пані традиційно добре відгукується про українських миротворців-вертолітників. Так і того разу вона вкотре наголосила, що вражена бойовим духом наших вояків.

Раптом поважна гостя поцікавилася: “Навіщо вам два прапори?” Адже за протоколом на Стелі височіють прапори Ліберії, Місії ООН та України. І ще один прапор нашої держави – так би мовити неофіційно – майорить на флагштоку. “А ми щоранку урочисто піднімаємо своє знамено під Гімн України” , – пояснив полковник Когут. “О! – здивувалася пані Елен. – Це – за вказівкою згори?” – “Швидше, за покликом серця” , – пояснив Андрій Миколайович.

У надзвичайно важких умовах екваторіального клімату, коли тридцятиградусна спека у затінку змінюється заливними дощами й суховіями, європейцям вижити непросто. Навіть загартована техніка, буває, не витримує. Але люди, як зазначає Андрій Миколайович, сильніші за техніку.

Досвід африканських відряджень по-справжньому знадобився полковнику Когуту в листопаді 2010 року, коли вище політичне керівництво прийняло рішення про участь України в миротворчій місії, що розгорталася на території ще однієї африканської країни — Кот-д’Івуару.

До цієї країни під командуванням полковника Андрія Когута, вперше, відправилися 23 українських вояки та два екіпажі вертольотів Мі-8 зі складу 56-го Ліберійського загону.

– Політ тривав шість годин, – продовжує розповідь Андрій Миколайович. – Вирушаючи туди вперше, не хвилювався, бо не було коли. Ми одразу приступили до рекогносцировки, облаштування табору, зосередилися на виконанні спеціальних завдань Місії. Багато хто з наших співвітчизників не повністю обізнані про складність роботи, яку виконують українські миротворці під дощем і сонцем там, в Африці. Без вихідних і свят ми транспортуємо вантажі Місії, персонал і гостей, евакуюємо хворих, проводимо спостережні польоти, а також надаємо супровід і повітряну підтримку військам, – наголосив Андрій Миколайович. – Якби не наші незліченні години нальоту, іноді у надважких умовах, багато завдань Місії просто не були б виконані. Немає ніяких сумнівів, що наша присутність і дії значною мірою сприяють зміцненню миру по всій території африканської країни. Наші польотні завдання виконувалися ефективно, професійно і, найголовніше, – безпечно.

Андрій Когут міг би вже давно бути на заслуженому відпочинку. Але сьогодні 50-річний полковник продовжує літати на двох типах вертольотів, навчаючи молодих колег мистецтву вищого пілотажу. Саме за це його офіцери називають не інакше, як Командир. І він гордиться цим званням найбільше.

Українські миротворці 13-ї ротації під командуванням полковника Андрія Когута зробили вагомий внесок у шляхетну справу підтримання миру в Ліберії. Екіпажі загону за час перебування в Африці виконали майже 1900 польотів, у ході виконання яких провели в небі близько 2100 годин, перевезли понад 9 тисяч пасажирів та майже 290 тонн вантажу.

В’ячеслав Петровський.
Спеціально для “Крила України” .
Україна – Ліберія – Кот-д’Івуар – Україна.
Фото автора.

Колеса у повітря!

Так кажуть пілоти, коли підіймають у небо літальну техніку. Нинішнього року новеньким шасі (літакам австрійського виробництва) доведеться звикати до наших українських традицій. Адже у лавах прикордонної авіації поповнення – надходять перші три сучасні ластівки. До того ж, згідно з Концепцією розвитку ДПСУ до 2015 року всього у наступні п'ять років буде придбано 6 літаків, 24 вертольоти та 5 комплексів безпілотних літальних апаратів. Саме про нову техніку та підготовку екіпажів для неї я дізнавалася у начальника авіаційного управління ДПСУ генерал-майора Миколи Тепана.

– 2003 року, виходячи з реальних можливостей, Голова відомства прийняв рішення: поетапно провести капітальний ремонт, за необхідністю модернізувати (встановити нове моніторингове й пілотажно-авіаційне обладнання) та поставити на крило всі літальні апарати. Наказ було виконано. До останнього часу ми експлуатували техніку радянського виробництва другої половини 70-х – початку 80-х років (лише дві одиниці випущені після 90-х). Зрозуміло: на сьогодні техніка вже морально застаріла з точки зору економічності (витратна в обслуговуванні та паливі), функціональності (можливостей пілотажно-авіаційного та моніторингового обладнання, що необхідні при роботі на кордоні), ергономічності (зручності у пілотуванні). Тому, як і передбачено Концепцією розвитку ДПСУ до 2015 року, ми поступово починаємо замінювати її на нову. Залишаться на службі лише два вертольоти, які мають ресурс до 2020 року. Потужні машини вагою 12 тонн потрібні для польотів у горах, де сильні пориви вітру та турбулентність.

Довідка

Авіаційна техніка морально застаріває, проте не буває старою, тому що експлуатується виключно в межах встановленого ресурсу (за календарем і нальотом). Хоча в останні роки чимало країн переглянули цю норму – тепер все частіше "пенсійний вік" визначається за її технічним станом. Саме це дає можливість наші літаки та вертольоти, повністю справні та готові виконувати складні завдання, поставити на реалізацію.

– Які літаки ми зараз купуємо та на скільки вдалося узгодити наші бажання, фінансові можливості й сучасні вимоги до прикордонної авіаційної техніки?

– Звичайно, раціонально та правильно було б зупинити свій вибір на літальних апаратах, які виробляються і, відповідно, обслуговуються на території України. Тим більше, що є хороша база – Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К. Антонова. Так, із початку 70-х випускався Ан-28, економічний, технологічний, довговічний і невибагливий літак, а в 90-х конструктори запропонували його більш сучасну модифікацію – Ан-38. Зрозуміло: в першу чергу ми звернулися до фахівців АНТК ім. О.К. Антонова, проте виявилося, що виробництво літального апарата передано до Росії та з часом припинилося. Інші ж українські виробники не випускають літальних апаратів потрібних нам характеристик. Мається на увазі забезпечення надійності польоту, дальність, час знаходження в повітрі та наявність сертифікованого, до даного літальному апарата, моніторингового устаткування. Адже стояло завдання придбати комплекс, а не просто літальний апарат, і потім вирішувати, як його модернізувати, тобто встановлювати необхідну нам техніку, так щоб все надійно працювало. Словом, після детального вивчення вітчизняного ринку авіаційної техніки ми звернулися до зарубіжного. Виявилося: найбільше нашим тактико-технічним вимогам відповідає літак DA42 (Даймон-42) австрійської компанії Diamond Aircraft Industri. І, до речі, в цьому ми ще раз переконалися на 7-му Міжнародному аерокосмічному салоні "Аеросвіт – ХХІ", який проходив на льотно-випробувальній базі аеродрому "Київ-Антонов" у Гостомелі наприкінці вересня – початку жовтня минулого року. Йдеться не лише про надійність, безпеку, ергономічність і економічність – головне виробник пропонує апарат з вже встановленим та сертифікованим моніторинговим (розвідувальним) устаткуванням, як кажуть, купуй готову систему та використовуй. Плюс до цього є центр з її технічного обслуговування.



– Я розумію: у роботі з вивчення та вибору літаків брали участь грамотні фахівці авіаційного управління, тим не менш відповідальність за прийняте рішення завжди несе керівник. Іншими словами, якщо машина покаже себе хоч трохи гірше, ніж очікувалося, то на одвічне запитання: "Хто винен?", – одразу знайдеться відповідь: "Генерал Тепан".

– На європейському ринку представлено великий спектр літальних апаратів, проте є низка вимог, які висуваються до прикордонної авіації. Їм (вимогам) найбільш, на нашу думку та з рекомендації Державної авіаційної адміністрації, відповідає саме DA-42. Крім того, ми консультувалися з державними інстанціями на предмет того, яка техніка та з якими характеристиками має дозвіл експлуатації в Україні. Далі, відповідно до законодавчої бази, надрукували оголошення про тендер у вітчизняних і зарубіжних виданнях, витримали необхідні тимчасові норми та провели відкриті міжнародні торги, на яких мали право брати участь усі бажаючі.

Довідка

На озброєнні ВПС Великобританії знаходиться три літаки DA42 MPP (більш рання версія придбаних нами DA42 M – NG). Один із них використовується для навчання, а два інших вісім місяців перебували в Ірані, де виконували спостережні польоти та провели у небі 2000 годин. За даними військових, їх боєготовність за цей час перевищила 99 %. На літаках встановлено електронно-оптичні системи Star Safire III типу FLIR із ІК-камерами. Коштують крилаті машини залежно від комплектування, – близько 4-х мільйонів доларів.

– Не всі наші читачі мають фахову авіаційну освіту, тому, будь ласка, дуже популярно надайте стислу характеристику DA-42.

– По-перше, літак має два двигуни, тобто достатньо надійний і безпечний. По-друге, функціональний – працює на достатніх висотах, щоб бути непомітним для порушників із землі або моря; оснащений необхідною моніторинговою апаратурою; є можливість у режимі реального часу передавати інформацію в Центр управління службою, а також ще в повітрі розпочати обробку та документальне оформлювання всіх матеріалів, які надалі використовуються у відповідних інстанціях. По-третє, він дуже економічний. Наприклад, наші літальні апарати, які виконують завдання у морській економічній зоні, за годину польоту витрачають від 1 000 до 1 800 літрів гасу, а для DA-42 достатньо 35-38, при тому що вартість гасу постійно зростає та коштує у середньому близько 10 тис. грн. за тонну. По-четверте, він ергономічний – дуже зручний як в управлінні для пілота, так і для роботи оператора.

– Ви провели тест-драйв, тобто вже літали на DA42. Не було відчуття незахищеності, адже машина виконана з пластику, а не звичного для нас металу?

– Корпус літака виконано з вуглецевих композитних матеріалів. Подібні сучасні технології давно застосовуються як у великій, так і в малій авіації. Тому літальний апарат має апробовані роками необхідні міцність, надійність, ресурс і, звичайно, сертифікований Європейською організацією з безпеки польотів. На мій погляд, може бути лише єдина претензія до DA-42 – це скляна кабіна, яка всередині оснащена цифровими дисплеями. Це означає, що літак не можна зберігати без ангара – не повинно бути перепаду температур і потрапляння прямих сонячних променів. Додам: я дійсно вже літав на DA-42. Відчуття незахищеності немає. Скажу так: різниця між нашими літальними апаратами й австрійськими як між "Запорожцем" і "Мерседесом". Пілотажно-навігаційне обладнання не поступається найсучаснішим "Боїнгам".

Довідка

2011-го виповнюється 30 років із дня заснування в місті Фризах (Австрія) компанії Hoffmann Flugzeugbau, нині відомої в усьому авіаційному світі як Diamond Aircraft Industri. За цей час її підприємства були відкриті у Великобританії, Канаді, Німеччині, Китаї. Її дистриб'ютори працюють у багатьох країнах світу. І головне: у літальних апаратів даної компанії серйозних відмов у повітрі не було.

– Складна економічна ситуація в країні та фінансування відомства диктували обмежений режим роботи авіації. Через дорожнечу паливо-мастильних матеріалів наша авіація вилітала не так часто, як необхідно для охорони ДКУ. Тепер, враховуючи невеликі апетити DA-42, ситуація зміниться. Ваші аси не пересваряться через те, кому літати на новій техніці, а значить частіше бути затребуваним у службі?

– Техніка направлятиметься туди, де вона найбільш необхідна – це морська економічна зона, південний, східний і північний кордон. Додам: за умовами договору австрійський виробник перші три екіпажі навчає безкоштовно. Але враховуючи те, що літальні апарати можна експлуатувати інтенсивно, на кожну одиницю техніки нам потрібно підготувати як мінімум 1,2-1,5 екіпажу. Тому надалі підготовка буде проходити вже на нашій базі. До речі, однією з умов контракту з австрійцями була наявність в Україні школи з підготовки на дану техніку як льотно інженерно-технічного складу, так і операторів. Така школа є. Що стосується бажання літати на новій техніці, то воно є у багатьох. Причому, мова йде не лише про наші екіпажі. Так, у 2000-2002 роках у зв'язку з обмеженим фінансуванням і відсутністю польотів багато випускників Харківського університету Повітряних Сил ім. І. Кожедуба (ХУПС) були змушені написати рапорти та перепрофілюватися, тобто закінчити ВНЗ за іншою спеціальністю (техніка чи штурмана). У нас в ДПСУ служить три офіцери, які повністю пройшли теоретичну та тренажерну підготовку й лише зараз побачили можливість втілити дитячу мрію та реалізувати себе в новій системі. Зараз ми думаємо, як це покласти в правове поле.

– Я правильно зрозуміла: аси можуть не ділити нову техніку – її вистачить усім та ще й нових пілотів набирати доведеться. Відразу постає питання: де брати фахівців, адже в цивільній авіації льотчик заробляє плюс-мінус 20 тисяч гривень на місяць?

– Перша можливість для комплектування і найбільш традиційна це, так зване, держзамовлення у ВНЗ Міноборони. Друга – завдяки рішенню наших кадрових органів ми отримали можливість повторно призвати на військову службу тих, хто деякий час тому звільнився із силових структур, а тепер хоче повернутися. Звичайно, спочатку вивчаємо особову справу, якщо не буде "протипоказань", проблем не виникне. Третя – призов фахівців, які закінчили цивільні інститути й університети за нашим напрямом. Останні пару років цивільні льотчики приходили, цікавилися умовами служби, але, дізнавшись про суму нашого грошового забезпечення, на жаль, не залишалися. Тепер ситуація змінилася. Четверта – нова для України, але вона використовується в багатьох країнах Європи та світу, причому цілком успішно. У військових училищах курсанти не вивчають літальних апаратів малої авіації. Зате в цивільних школах, які сертифіковані за порядком підготовки та вимогами Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), готують потрібних фахівців. Звідси – нові умови комплектації. А саме – військовослужбовців силових відомств, які виявили бажання присвятити себе льотній справі – літати, бути оператором або обслуговувати техніку й відповідають ІКАОтським вимогам (за здоров'ям та освітою), направляють до цих шкіл. Залежно від спеціальності навчання триває від 1,5 до 6 місяців, після чого курсанти отримують сертифікат про те, що їм присвоюється певна категорія, та повертаються у своє відомство, де проходять подальшу підготовку й службу. Ми серйозно вивчаємо таку можливість і, думаю, впровадимо її трохи раніше від своїх колег з інших правоохоронних і військових відомств.

– Підбі'ємо підсумок нашої розмови: нова техніка надходить, заробітну плату збільшено, намічено шляхи вирішення кадрових питань. Хочеться резюмувати: а життя-то налагоджується.

– У Європі та США авіаційна компонента вважається однією з найважливіших в охороні державного кордону. Її постійно розвивають, удосконалюють і модернізують. Завдяки позиції Голови нашої служби та фінансуванню Кабінету Міністрів ми зараз купуємо перші три літаки. При цьому знаємо: протягом п'яти років буде придбано 6 літаків, 24 вертольоти плюс 5 комплексів безпілотних літальних апаратів. Також важливо те, що відчутно збільшено грошове забезпечення. Ці дві складові дуже сильно вплинули на особовий склад та змінили його настрій. Більше люди не запитують: "Кому це все потрібно?", а навпаки, хочуть служити й літати. З'явилися оптимізм і перспектива.

Штрих до портрета

Я вирішила порушити традиційний протокол і замість "Візитної картки" до інтерв'ю написати роздум з теми "Чи царська справа (начальнику авіаційного управління та генерал-майору) виконувати польоти й скільки в цьому службової необхідності?". Треба сказати: Микола Володимирович дипломатично обійшов питання звільнення за власним бажанням досвідчених фахівців через фінансові негаразди та дуже переконливо обґрунтував необхідність передачі досвіду молодим льотчикам. Однак, з того, як він розповідав про літальні апарати, техніку виконання польотів у різних погодних умовах, прилади, їх показники та інші професійні нюанси, було абсолютно зрозуміло, що справа не лише в службовій необхідності. Складалося враження, що з роками, набутим досвідом, посадами та званнями юнацьке почуття романтизму й любові до професії у генерала не зникло. Та він цього особливо не заперечував: "Я з дитинства мріяв стати льотчиком, освоїти техніку, підніматися на великі висоти, бачити, як сходить і заходить сонце, – адже це дуже красиво та цікаво".

Лада Андрєєва.



Шановні військовослужбовці, працівники Збройних Сил України та дорогі ветерани частини!

Від щирого серця вітаю Вас із видатною датою на славетному шляху існування нашої частини – 45-річним ювілеєм з дня її створення!

Сьогоднішнє свято поєднує історію і сучасність, є свідченням заслуг та оцінкою ратної праці багатьох поколінь воїнів, які мужньо і рішуче виконували свій обов'язок, і нині чесно та самовіддано виконують відповідальні завдання з оборони держави, її Збройних Сил. Це свято, що викликає почуття гордості та непохитності в кожному нашому серці.

На жаль, з кожним роком рідіють ряди наших ветеранів. Але глибока шана і добра світла пам'ять про них назавжди залишаться в наших серцях. Ваші справи та внесок і сьогодні залишаються невичерпним джерелом патріотизму, вірного служіння своєму народові.

Шановні ветерани! Прийміть сердечні привітання і найкращі побажання міцного здоров'я, особистого і сімейного щастя, благополуччя та добробуту, творчої наснаги в службі та праці, завжди чистого мирного неба!

Впевнений, що і надалі особовий склад Старокостянтинівської бригади тактичної авіації буде йти в авангарді Повітряних Сил Збройних Сил України, свято берегти й примножувати бойові традиції, гідно виконувати свій конституційний обов'язок, надійно стояти на захисті незалежної української держави.

Щиро дякую всім військовослужбовцям та працівникам частини за сумлінну службу, наполегливу працю, професійну майстерність і високу відповідальність, за те, що ви підтримуєте національні традиції, виявляєте найкращі патріотичні почуття, демонструєте самовідданість справі служіння Батьківщині.

Бажаю Вам незламної волі, миру, здоров'я і довголіття, бадьорості духу та родинної злагоди, радості і добра, звершення всіх Ваших мрій і побажань!

Зі святом Вас, дорогі товариші!

Командир Старокостянтинівської бригади тактичної авіації імені Петра Франка полковник Сергій Близнюк.

Бригада тактичної авіації, що дислокується в місті Старокостянтинів Хмельницької області, де командиром полковник Сергій Близнюк, по праву вважається однією з кращих в Повітряному командуванні "Захід" і Повітряних Силах Збройних Сил України.

Це досить молода військова частина, яка 1 червня цього року святкує 45-річчя свого існування.

Старокостянтинівські



З історії становлення військової частини А2502

Історія бригади бере свій початок з формування 7-го бомбардувального авіаційного полку, яке тривало з 26 березня по 1 червня 1966 року. Полк формували командир підполковник Олексій Бобков та начальник штабу майор Василь Калугін. У цей час на озброєнні частини знаходились літаки Іл-28. Особовий склад прибував до полку з різних частин Військово-Повітряних Сил тодішнього СРСР. Вже у 1968 році 7-й бомбардувальний авіаційний полк брав участь у навчаннях "Дунай", а 1969 році – у навчаннях "Восток".

За час свого існування авіаційний полк неодноразово переозброювався і зазнавав організаційно-штатних змін. Так, у грудні 1974-го полк переозброїли на літаки Як-28, і з 15 березня 1975 року він увійшов до складу 56-ї бомбардувальної авіаційної дивізії.

1 грудня 1977 року полк був переозброєний на літаки Су-24. Приблизно у цей час полк підпорядкували 24-й Повітряній армії Верховного Головного Командування (оп), і вже 28 грудня 1982 року частина увійшла до складу 32-ї бомбардувальної авіаційної дивізії.

11 років тому, а саме у вересні 2000 року, полк перейшов у підпорядкування 35-ї авіаційної групи оперативного призначення. З лютого 2003 року – входить до складу 5-го Авіаційного корпусу Військово-Повітряних Сил Збройних Сил України.

У 2003 році в ході проведення реформування Збройних Сил України 7-й бомбардувальний авіаційний полк було реформовано в авіаційну бригаду.

19 травня 2004 року на аеродромі Старокостянтинів було сформовано 32-у окрему розвідувальну авіаційну ескадрилью, об'єднанням якої з авіаційною бомбардувальною бригадою у жовтні 2005 року було утворено авіаційну бригаду бомбардувально-розвідувальну. В березні 2008 року авіаційна бригада бомбардувально-розвідувальна переформована в бригаду тактичної авіації.

Указом Президента України від 28 березня 2008 року № 281/2008 за високі показники у бойовій підготовці, успіхи, проявлені на навчаннях, авіаційній бригаді присвоєно почесне ім'я Петра Франка – першого піонера і організатора військового літунства Західної Української Народної Республіки у 1918-1920 роках.

Відданість льотній справі і майстерність колективу не залишились поза увагою керівного складу Міністерства оборони та Генерального штабу ЗС України: за високі показники та сумлінну працю особового складу наказом Міністра оборони України від 21 серпня 2008 року № 411 "Про затвердження переліку бойових військових частин, яким присвоєно найменування за місцем дислокації" бригаді тактичної авіації ім. Петра Франка присвоєно найменування Старокостянтинівська бригада тактичної авіації імені Петра Франка.

Завдання і здобутки

Підтримка постійної бойової готовності, щоденне покращення рівня підготовки командирів, штабів та підрозділів бригади, забезпечення постійної готовності бригади до захисту свободи, незалежності та територіальної цілісності України, забезпечення готовності бригади до бойових дій вдень та вночі зі знищення наземних, морських об'єктів противника в оперативно-тактичній глибині із застосуванням різноманітних засобів ураження, повітряна розвідка, підготовка до виконання повітряної розвідки в інтересах ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру та до участі у локалізації прикордонних збройних конфліктів, антитерористичних операцій – ось перелік основних завдань за призначенням.

Здобутків у 45-річних ювілярів теж вистачає, і пишаються ними вже кілька поколінь військових льотчиків, інженерів, техніків, зв'язківців, які кращі роки свого життя присвятили саме службі у цій військовій частині.

За високий повітряний вишкіл, мужність і відвагу, проявлені на навчаннях "Щит-82", і освоєння нової техніки – літака Су-24М, у 1982 році 7-й бомбардувальний авіаційний полк нагороджено "Вимпелом Міністра оборони СРСР за мужність і військову доблесть".



У 2000-2003 роках в ході реформування та розвитку Збройних Сил України на базі полку неодноразово проводились експерименти щодо створення нової професійної української армії, яка відповідала би сучасним вимогам. Це перехід на авіаційні бази, авіаційні бригади. Отриманий досвід розповсюджувався та передавався по всіх авіаційних частинах Військово-Повітряних Сил Збройних Сил України.

В 2005 році авіаційна бригада згідно із Указом Президента України стосовно переходу Збройних Сил України на контрактну основу однією з перших була визначена для проведення пілотного проекту, кінцева мета якого – 100% комплектування військовослужбовцями контрактної військової служби. Експеримент було успішно завершено у 2006 році.

В 2005 році особовий склад бригади брав участь у навчанні "Тугий Вузол", у 2006 залучався до льотно-тактичного навчання "Чисте небо" з перебазуванням 10 літаків на аеродром Кульбакіне.

22 травня 2007 року було розпочато експеримент щодо створення нового виду служби – служби у військовому резерві, який триває і до сьогодні.

В 2007 році особовий склад авіаційної бригади взяв участь у наймасштабнішому командно-штабному навчанні "Артерія-2007" з виконанням завдань на полігоні Рівненський, перебазуванням на аеродром авіаційної комендатури у Вознесенську з наступним виконанням завдань за призначенням на полігоні Новомосковськ.

В 2008 році особовий склад авіаційної бригади брав участь у навчанні "Морський Вузол".

У 1999, 2001, 2008 і 2009 роках льотні екіпажі бригади брали участь у повітряних парадах над столицею України Києвом з нагоди святкування Дня незалежності України.

За підсумками 2006, 2008, 2009 та 2010 років, за високі показники у бойовій підготовці авіаційна бригада посіла перше місце серед авіаційних бригад та нагороджена вимпелом Повітряного командування "Захід".

За підсумками 2009 та 2010 років, за досягнуті показники у бойовій підготовці бригада тактичної авіації ставала першою серед авіаційних частин та була нагороджена вимпелом Повітряних Сил ЗС України.

В 2010 році особовий склад авіаційної бригади брав участь у комплексі навчань "Взаємодія-2010" з перебазуванням 3 літаків, інженерно-технічного складу та особового складу центру обробки розвідувальної інформації на аеродром Кіровське. Також в рамках цих навчань льотні екіпажі бригади тактичної авіації виконали завдання з повітряної розвідки та нанесення тактичних бомбометань в інтересах 8-го та 13-го АК на загальновійськових полігонах "Яворівський" і "Житомирський". Поставлені завдання особовий склад виконав на оцінку "відмінно".

Звичайно, найцінніше багатство сьогоднішніх Повітряних Сил – це люди, професіонали, які в нелегкий час продовжують виконувати обов'язок із захисту Батьківщини. Військовослужбовці частини розуміють всю відповідальність, покладену державою на їхні плечі, та з честю виконують поставлені завдання. Серед багатьох хотілось би відзначити підполковників Сергія Чижа, Віктора Позднякова, Ігоря Грабчука, Василя Фесуна, Олега Котельника, майорів Віталія Шуляка, Олександра Трисантовича, капітанів Євгена Казімірова, Миколу Мудрика, Володимира Ланець, прапорщиків Дмитра Вульшинського, Романа Сушкова, старших сержантів Сергія Галченка, Юрія Яковчука, працівника Збройних Сил України Сергія Мартинюка та багато інших військовослужбовців та працівників ЗС України, які сумлінно виконують свої службові обов'язки.

В нових умовах підвищених вимог до стану бойової готовності та якості виконання поставлених завдань особовий склад бригади довів, що спроможний виконувати найскладніші і найвідповідальніші завдання.

Традиції тих, хто стояв 45 років тому біля витоків частини, не забуваються, а примножуються. І військовослужбовці бригади завжди залишаються вірними цим традиціям і є надійним гарантом безпеки держави.

Бомбардувальна складова

Історія 1-ї та 2-ї бомбардувальних авіаційних ескадрилей військової частини А2502 розпочалася одночасно з формуванням на аеродромі Старокостянтинів 7-го бомбардувального авіаційного полку.

Особовий склад авіаційних ескадрилей в складі 7-го бомбардувального авіаційного полку брали участь у всіх навчан-

“бомбери” святкують – 45!

нях, до яких залучався полк.

В грудні 1974 року льотно-підйомний склад авіаційних ескадрилей пройшов перенавчання на літаки Як-28, а з грудня 1977 року – на літаки Су-24.

У 1999 та 2001 роках 4 екіпажі, а у серпні 2008 року 3 екіпажі ескадрильї брали участь у повітряному параді над столицею України Києвом з нагоди святкування Дня незалежності України.

Особовий склад авіаційних ескадрилей з честю несе і примножує досвід попередніх поколінь військових авіаторів.

З 2010 року бойовий вишкіл та майстерність льотного та технічного складу 1-ї авіаційної ескадрильї підвищує її командир підполковник Андрій Антонов. 2-а авіаційна ескадрилья під командуванням підполковника Дениса Качана є колективом однодумців, якому до снаги вирішити завдання будь-якої складності



Розвідувальна компонента

До складу розвідувальної компоненти бригади тактичної авіації входять розвідувальна авіаційна ескадрилья та Центр обробки розвідувальної інформації.

Історія розвідувальної авіаційної ескадрильї – це славне минуле людей, які стояли біля витоків її створення. Це – служба сотень військовослужбовців, що примножували традиції та славу 48-го гвардійського розвідувального авіаційного полку.

Розповісти є про що. Розвідувальна ескадрилья, а спочатку 40-й авіаційний полк швидкісних бомбардувальників, розпочав свій шлях у 1939 році на аеродромі Шаталове. У грізному грудні 1941 року він був реформований в окремий розвідувальний авіаційний полк. Наказом Наркому оборони за мужність та героїзм, проявлені в боях з фашистськими загарбниками, 8 лютого 1943 року полку було присвоєно почесне звання “Гвардійський” і реформовано у 48-й окремий гвардійський розвідувальний авіаційний полк. Авіатори полку відзначились в боях за оборону Москви, Сталінграда, в Орловсько-Белгородській, Ясько-Кишинівській, Віденській, Будапештській операціях, битвах за Дніпро, за Берлін, у визволенні Праги.

У буремні роки полк здійснив 4940 бойових вильотів, скинув 550 тонн бомб, задокументував площу 1392190 км^2, що дорівнює територіям таких країн, як Франція, Англія, Німеччина разом взятих. Загальний наліт у небі війни склав 6790 годин. Воїни 48-го огрп за мужність і героїзм нагороджені 2308 орденами та медалями Радянського Союзу, а також нагородами Англії, Польщі, Болгарії. Шестеро з авіаторів стали Героями Радянського Союзу, а один з них – гвардії капітан О.Рогов, що направив свою палаючу машину в колону ворожих військ, навічно зарахований до списків однієї з ескадрилей полку.

Після війни полк базувався на території Чехословаччини, Німеччини, України. З 1953 року постійним місцем для базування частини став аеродром Коломия. Саме у цей час полк перенавчився на нову реактивну техніку – літаки Іл-28. Потім були крилаті красені – Як-25, Як-27, Як-28Р, МіГ-25РБ, Су-24МП, Су-24МР, Су-17М4Р. 69 наших однополчан брали участь у війні на афганській землі та нагороджені урядовими нагородами. Під час масштабних навчань “Граніт-78”, “Карпати-80”, “Захід-81”, “Дозор-86” полк отримав лише відмінні та добрі оцінки. Пам’ятаємо і 17 екіпажів, що загинули, виконуючи службовий обов’язок в мирний час.

18 січня 1992 року на вірність народу України присягнула більшість особового складу частини, поклавши новий відлік в історії полку.

За підсумками 1994 року полк став кращим серед частин Військово-Повітряних Сил України, а за результатами роботи у 2002 році – одним з кращих у ВПС та кращим у 14-му авіаційному корпусі.

Історія виникнення розвідувальної складової військової частини А2502 розпочалася з формування 19 травня 2004 року на аеродромі Старокостянтинів 32-ї окремої розвідувальної авіаційної ескадрильї, об’єднанням якої з авіаційною бомбардувальною бригадою у жовтні 2005 року було створено авіаційну бригаду бомбардувально-розвідувальну.

Особовий склад на чолі із командиром розвідувальної авіаційної ескадрильї підполковником Віктором Поздняковим завжди залишається вірним традиціям минулих поколінь військових авіаторів.

Військовослужбовці Центру розвідувальної інформації авіаційної бригади брали активну участь у навчаннях “Чисте небо-2006“, “Артерія-2007”, “Реакція-2008”, “Взаємодія-2010” з виконанням завдань повітряної розвідки з аеродромів Старокостянтинів, Миколаїв, Вознесенськ, Кіровське, Бельбек, Мелітополь, а також – у наймасштабнішому командно-штабному навчанні “Артерія-2007”.

Сьогодні цей підрозділ на чолі з майором Русланом Тимчуком є одним із кращих серед підрозділів бригади за підсумками бойової підготовки та стану військової дисципліни.

ТЕЧ – серце бригади

Технічно-експлуатаційна частина, як життєво важливий орган будь-якого організму, формувалась і проходила усі етапи становлення одночасно з частиною. Чи не найбільша відповідальність на інженерів і техніків лягала саме при переозброєнні бригади.

Освоєння та експлуатація літаків Іл-28, Як-28, Су-24, Су-24М для особового складу технічно-експлуатаційної частини кожного разу проходили як нова сторінка в біографії колективу: перенавчання – перекваліфікація – експлуатація.



1 липня 2000 року на аеродромі Старокостянтинів було проведено експеримент і створено 14-у авіаційну базу А2502, до якої увійшла технічно-експлуатаційна частина у складі “Об’єднаної технічно-експлуатаційної частини”, створеної із двох полків.

У 2003 році після реорганізації технічно-експлуатаційна частина входить до складу авіаційної бригади А2502. Згодом, коли на аеродромі Старокостянтинів було сформовано окрему розвідувальну авіаційну ескадрилью, до штату ТЕЧ увійшли дві групи оптико-та радіоелектронної розвідки.

Завдяки умінням та навичкам особового складу технічно-експлуатаційної частини авіаційної техніки на чолі з начальником ТЕЧ майором Олександром Бойченком станом на сьогодні ця авіаційна бригада за щорічними підсумками посідає одне з найвищих місць у Повітряних Силах Збройних Сил України.

Батальйон аеродромно-технічного забезпечення – основа основ

Шлях батальйону починається з моменту формування у Старокостянтинові 24-го окремого батальйону аеродромно-технічного забезпечення (ОБАТЗ) на базі розформованої 1778 АТБ. Формування окремого батальйону аеродромно-технічного забезпечення завершилось 19 травня 1960 року під керівництвом призначеного командира батальйону підполковника Миколи Павлова. З того часу і починає свій шлях батальйон. Тоді його призначенням було авіаційно-технічне забезпечення 733-го бомбардувально-авіаційного полку.

З 1966 року 24-й окремий батальйон АТЗ почав працювати на 7-й бомбардувально-авіаційний полк, а з 1980 по 1982 роки був безпосередньо підпорядкований Командувачу 24 ПА ВГК (м. Вінниця).

З 1982 року 24-й окремий батальйон аеродромно-технічного забезпечення увійшов до складу знову сформованої 32-ї БАД 24 ПА ВГК(оп) та був призначений для аеродромно-технічного забезпечення нових літаків Су-24, які дислокувались на аеродромі в Старокостянтинові.

Протягом 1987 і 1988 років, згідно з директивою Міністра оборони СРСР та командувача ВПС ЗС СРСР, у 1988 році 24-й окремий батальйон аеродромно-технічного забезпечення був переформований в 5444-у авіаційно-технічну базу (АтехБ), яка з 23 лютого 1988 року називалась військовою частиною 65211. На нову штатну структуру 5444-а АтехБ перейшла у лютому 1988 року, в штаті якої окремим підрозділом був батальйон аеродромно-технічного забезпечення. Цей день став Днем заснування батальйону.

За період з 1960 року особовий склад батальйону обслуговував вильоти таких типів літаків: Іл-28, ЯК-28, МіГ-17, МіГ-19, Іл-14, Ан-2, МіГ-23, Су-24, Су-24М, МіГ-29, Ан-26, Су-24МР та Мі-8.

В червні 2010 року на базі батальйону проводились 10-денні збори з практичним призовом військовозобов’язаних. Неодноразово під керівництвом вищого командування на базі батальйону проводились показові заняття з бойової та мобілізаційної готовності.

За підсумками 2010 навчального року батальйон аеродромно-технічного забезпечення військової частини був визнаний кращим підрозділом забезпечення Повітряних Сил ЗС України, а командир батальйону підполковник Василь Фесун – кращим фахівцем АТЗ Повітряних Сил ЗС України.

Жили і нерви бригади

10 жовтня 1995 року за директивою Міністра оборони України від 15 лютого 1995 року в місті Старокостянтинів підполковником Олександром Петріщевим формується 408-й окремий батальйон зв’язку та радіотехнічного забезпечення. Його основою став батальйон зв’язку та радіотехнічного забезпечення 5444-ї авіаційно-технічної бази.

16 травня 1998 року відповідно до директиви Міністра оборони України частина увійшла до складу 289 БАД 14 АвК.

З 1 червня 2000 року по теперішній час окремий батальйон зв’язку та РТЗ знаходиться у складі військової частини А 2502.

За підсумками 2009 навчального року батальйон зв’язку та радіотехнічного забезпечення частини був визнаний кращим військовим підрозділом зв’язку Повітряного командування “Захід” Повітряних Сил ЗС України та нагороджений перехідним вимпелом.

І сьогодні цей підрозділ під керівництвом командира батальйону підполковника Олега Котельника якісно та надійно виконує завдання із забезпечення управління бойовими діями авіаційної бригади з основного аеродрому в простих та складних метеоумовах як вдень, так і вночі.

Надійна охорона – запорука успіху

Історія роти охорони розпочалася із формуванням батальйону охорони військової частини А2502 на аеродромі Старокостянтинів бомбардувального авіаційного полку.

У 2004 році батальйон охорони було переформовано в роту охорони.

Основним завданням підрозділу є несення вартової служби з охорони та оборони об’єктів авіаційної бригади.

Підрозділ за підсумками 2004 і 2010 років визнаний кращим підрозділом з несення вартової служби серед військових частин Повітряних Сил Збройних Сил України.

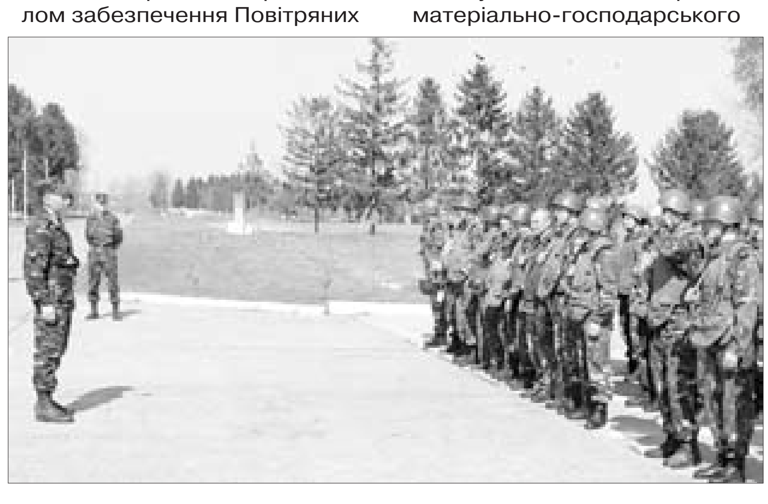
У 2010 та 2011 роках рота охорони брала участь у комплексних показових заняттях із протидії диверсіям та терористичним актам спільно з підрозділами СБУ та спеціальними підрозділами.

Особовий склад роти охорони військової частини на чолі з капітаном Віталієм Яруллініним з честю несе і примножує досвід попередніх поколінь.

Сьогодні рота охорони – це потужний підрозділ військової частини з інтенсивною бойовою підготовкою.

Без матеріального забезпечення – ніяк

Цей підрозділ, яким командує майор Ігор Паламарчук, виконує значний обсяг робіт з матеріально-господарського забезпечення бригади. Жодне завдання, що стоїть перед бригадою, не обходиться без цього підрозділу, в обов’язки якого входить доставка особовому складу речового майна і продовольства, підвезення пально-мастильних матеріалів, особового складу, забезпечення повсякденної життєдіяльності бригади.



Підготував Андрій Агєєв. “Крила України”. Фото автора та з архіву частини.

НА ОЗБРОЄННЯ

На вооружение ВВС России поступят четыре "Аллигатора"

Российские ВВС приняли на вооружение первые четыре серийных многоцелевых вертолета Ка-52 "Аллигатор". Об этом, как сообщает "Интерфакс", заявил представитель управления пресс-службы министерства обороны полковник Владимир Дрик. Церемония принятия вертолетов на вооружение состоится на территории аэродрома Черниговской авиабазы (смт.Черниговка, РФ), находящейся под контролем Дальневосточного командования ВВС.



По словам Дрика, в настоящее время на территории завода "Прогресс" в Приморском крае находятся еще четыре серийных Ка-52, которые также предназначены для армейской авиации Дальневосточного объединения ВВС и ПВО. Как ожидается, Черниговская авиабаза завершит перевооружение на Ка-52 до конца 2012 года. Первый серийный Ка-52 прибыл на территорию Черниговской авиабазы 19 мая 2011 года.

Поставка вертолетов осуществляется в рамках госпрограммы вооружений России на 2011-2020 годы, объем финансирования которой составит около 20 триллионов рублей. В 2011 году министерство обороны России намерено приобрести более ста новых вертолетов, в числе которых транспортные Ми-26, боевые Ми-28Н, Ми-28НМ и Ка-52, а также учебные "Ансат".

В общей сложности в ближайшие десять лет российские ВВС должны получить тысячу вертолетов. Ежегодно военным будет поставляться до ста новых машин.

Ка-52 является двухместной модификацией ударного вертолета Ка-50 "Черная акула" и представляет собой командирскую машину, предназначенную для разведки, целеуказания и координации действий группы боевых вертолетов в строю. Ка-52 способен развивать скорость до 310 километров в час, а его практическая дальность составляет 520 километров.

Вертолет вооружен 30-миллиметровой пушкой с боекомплектом на 420 выстрелов и оснащен четырьмя точками подвески для пушечных контейнеров, противотанковых управляемых ракет, неуправляемых ракет и свободнопадающих и корректируемых бомб.

МІЛІТАРИЗАЦІЯ

Великобритания потратила на закрытые военные проекты 320 миллионов фунтов

Министерство обороны Великобритании с 1998 года потратило на реализацию военных проектов разработки различных бронемашин, впоследствии закрытых, 320 миллионов фунтов стерлингов (520 миллионов долларов), сообщает Defense News со ссылкой на отчет Национального финансово-ревизионного управления (NAO). В результате закрытия проектов вооруженные силы Великобритании, по оценке NAO, будут испытывать дефицит бронемашин по меньшей мере до 2024-2025 года.

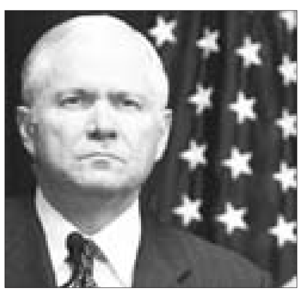
В разное время, стремясь сэкономить средства оборонного бюджета, министерство обороны Великобритании в первую очередь прибегало к сокращению расходов на программы создания бронетехники. Благодаря этому военному ведомству в период с 2005-го по 2010 год удалось сэкономить 5,6 миллиарда фунтов стерлингов, а благодаря пересмотру ряда программ, предпринятому с октября 2010 года, экономия составит еще 1,8 миллиарда фунтов.

Напомним, в октябре 2010 года правительство Великобритании обнародовало Стратегию национальной безопасности, подразумевающую значительное сокращение вооружений страны, а также числа военнослужащих и служащих министерства обороны. Документ призван значительно снизить дефицит оборонного бюджета Великобритании, который в ближайшие десять лет составит 38 миллиардов фунтов стерлингов, а также снизить расходы государственного бюджета на 10-20 процентов в ближайшие четыре года.

В числе закрытых или замороженных программ NAO назвало бронемашины Tracer, MRAV, FRES и Terrier. В целом, расходы на закрытые и замороженные программы создания бронемашин, а также на модернизацию и эксплуатацию уже принятых на вооружение броневиков составили 1,12 миллиарда фунтов стерлингов с 1998 года. Еще 9,1 миллиарда будут потрачены на завершение замороженных в настоящее время программ Warrior и FRES.

Для того, чтобы несколько компенсировать дефицит бронетехники в войсках, министерство обороны Великобритании с 2003 года несколько раз объявляло программу срочных военных закупок. В рамках такой программы на 2,8 миллиарда фунтов стерлингов была куплена техника для поставки в Афганистан и Ирак.

ПОЗИЦІЯ



Министр обороны США выступил против сокращения военного бюджета

Министр обороны США Роберт Гейтс, покидающий пост в конце июня 2011 года, призвал поддерживать высокий уровень боевой мощи вооруженных сил страны и выступил против сокращения оборонного бюджета, сообщает Defense News. Такую позицию Гейтс озвучил, выступая перед студентами Университета Нотр-Дам в Саут-Бенде в Индиане.

По словам Гейтса, по окончании любой войны власти США предпринимали попытки сократить размер вооруженных сил и уменьшить их боевую мощь, полагая, что "нам не придется больше воевать с иностранным противником с сопоставимой силой". "Но не обманывайтесь. Единственной гарантией против агрессоров, диктаторов и террористов в XXI веке является сила – размер, мощь и глобальное присутствие военных США", – отметил глава Пентагона.

В видении Гейтса, глобальное присутствие и мощь необходимы не только для проведения военных операций в Афганистане, но и для "защиты торговых путей и поставщиков ресурсов, предотвращения ошибок, которые приводят к масштабным войнам". Для решения перечисленных задач необходимо отказаться от "урезания" военного бюджета, несмотря на финансовые трудности, с которыми столкнулась страна. В 2011 финансовом году, который заканчивается 31 сентября текущего года, дефицит американского бюджета составит 1,4 триллиона долларов.

В настоящее время в США развернута кампания за сокращение расходов государственного и оборонного бюджетов. Ранее администрация президента США обязала министерство обороны сократить военные расходы по меньшей мере на сто миллиардов долларов в ближайшие пять лет. Оборонный бюджет США в 2010 году был определен на уровне 663 миллиардов долларов – самый высокий показатель в мире. Согласно плану президента США Барака Обамы, в ближайшие 12 лет военные расходы должны снизиться на 400 миллиардов долларов.

Военный бюджет 2011 года пока не принят. Американские военные существуют в рамках "продленного" бюджета, определяющего финансирование большинства программ на уровне бюджета 2010 года.

РОЗРОБКИ

США потратят на создание бомбардировщика $ 50 млрд.



Руководитель управления министерства обороны США по закупкам и технологиям Эштон Картер провел встречу с представителями компании Northrop Grumman и оборонно-промышленного комплекса, на которой обсудил перспективы создания и закупки дальнего бомбардировщика нового поколения NGB (Next Generation Bomber), сообщает Reuters. Как ожидается, в целом на программу создания и закупки новых самолетов будет потрачено 40-50 миллиардов долларов.

Министерство обороны США намерено закупать NGB не дороже 550 миллионов долларов за штуку. В общей сложности, на вооружение ВВС США должны поступить 80-100 новых бомбардировщиков. Они должны будут полностью заменить уже стоящие на вооружении 66 бомбардировщиков B-1B Lancer, 20 B-2 Spirit и 85 B-52 Stratofortress. Финансирование проекта создания NGB начнется в 2012 году. В целом, в ближайшие пять лет на проект будут потрачены 3,7 миллиарда долларов.

По словам источника агентства, особенностью проекта NGB станет то, что работы по самолету, равно как и его технические характеристики, будут полностью засекречены, однако финансовые расходы на проект будут находиться в открытом доступе. Опасение американских компаний вызывает то, что Пентагон может заключить контракты на разработку NGB с фиксированной ценой, вместо договоров "затраты плюс", как это было в случае многих ранее реализованных проектов.

АРСЕНАЛ

США продлят срок службы ядерного оружия

Национальное управление по ядерной безопасности (NNSA) США обнародовало новый стратегический план модернизации ядерного потенциала страны и соблюдения мер по нераспространению ядерного оружия. В частности, управление намерено продлить срок службы стратегического и некоторых видов тактического ядерного вооружения, а также создать новые виды атомных силовых установок для ВМС США. В числе программ – модернизация и унификация боеголовок W78, продление сроков службы W76 и модернизация бомб B61.

Подробностей о финансировании или количестве ядерных вооружений, которые пройдут через программу, американское управление не обнародовало. Согласно основному плану ведомства, в 2011 году завершится разработка методики и систем оценки старения ядерного вооружения, которые будут использоваться в программе продления его сроков службы. В 2013 году завершится исследование целесообразности продления сроков службы ядерных боеголовок межконтинентальных баллистических ракет W78.

В 2015 году завершится разработка новых систем и технологий, которые можно будет использовать при модернизации ядерного вооружения и, соответственно, продления сроков его службы. В случае, если целесообразность продления сроков для W78 будет подтверждена, NNSA санкционирует модернизацию и унификацию этих боеголовок. После завершения программы W78 можно будет использовать на межконтинентальных баллистических ракетах наземного базирования и баллистических ракетах подводных лодок.

До конца 2018 года планируется завершить программу продления сроков службы боеголовок W76-1, используемых на баллистических ракетах подводных лодок. При этом будет проводиться и программа модернизации W76 для других типов ракет. Как пишет газета The Washington Post, W76 является наиболее распространенной боеголовкой в арсенале стратегических сил США. Программа продления сроков службы таких боеголовок впервые была принята в 2000 году.

Тот документ предусматривал модернизацию и продление сроков службы 800 W76, однако позже при администрации президента Джорджа Буша было принято решение об увеличении этого числа до двух тысяч. В настоящее время количество боеголовок, которые должны пройти через программу продления сроков, засекречено.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

СПІВПРАЦЯ

Конструкция спутника “Экспресс-АМ5” уехала в Канаду

Специалистами ОАО “Информационные спутниковые системы” имени академика М.Ф. Решетнёва” изготовлена конструкция модуля полезной нагрузки телекоммуникационного космического аппарата “Экспресс-АМ5”. 22 мая она отправлена в компанию MDA (Канада) для установки оборудования ретранслятора.

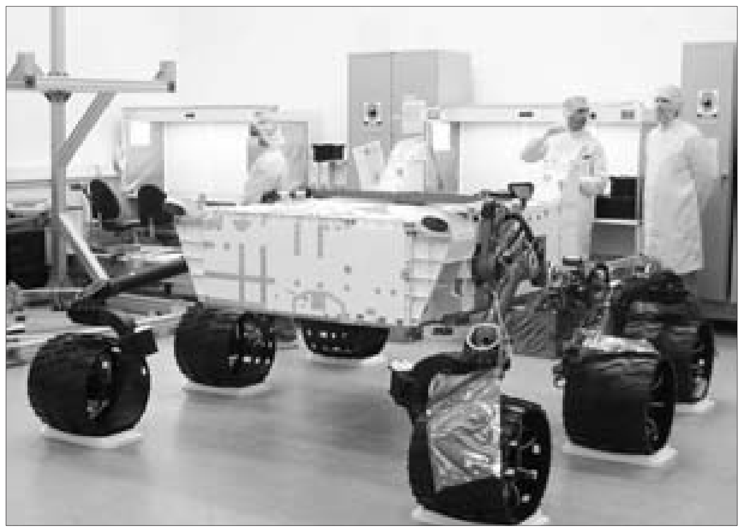
Согласно проекту “Экспресс-АМ5” субподрядчиком ОАО “ИСС” по разработке и изготовлению ретранслятора выступает канадская фирма MDA. Его установка на конструкцию модуля полезной нагрузки продлится девять месяцев.

За этот период в ИСС имени академика М.Ф. Решетнёва будет изготовлен модуль служебных систем космического аппарата. После этого состоится его состыковка с модулем полезной нагрузки, сообщает пресс-служба предприятия.

ДЕЛЕМА

Поиск места посадки марсохода Curiosity: в финальном списке осталось 4 цели

Марсоход Curiosity (“Любознательность”) должен отправиться в полет между 25 ноября и 18 декабря этого года в составе Марсианской научной лаборатории (Mars Science Laboratory). Первоначальный список его целей на поверхности планеты был составлен еще в 2006 году и включал около 60 потенциально интересных районов. За пять лет список был сокращен до четырех мест, в ближайшие дни из них будет выбрано одно.



Достоинство всех районов из финального списка – отсутствие опасных участков местности, таких как нагромождения камней. “Все четыре места достойны изучения, среди них нет проигрышных вариантов” , – оценил список Мэтт Голомбек (Matt Golombek), ученый из Лаборатории реактивного движения NASA.

В финальный список вошли кратер Гейла (Gale), долина Морт (Mawrth Vallis), кратер Эберсвальд (Eberswalde), кратер Холдена (Holden). В связи с техническими ограничениями, все они находятся не выше 45 градусов от экватора, пишет R&D.CNews.

НАВІГАЦІЯ

Темпы введения спутников для ГЛОНАСС снижать нельзя

В Государственной думе РФ считают необходимым продолжать введение спутников по обеспечению постоянного сигнала в рамках ГЛОНАСС. Как заявил корреспонденту ИА REGNUM 23 мая заместитель председателя комитета Госдумы по науке и наукоемким технологиям Игорь Игошин (“Единая Россия”), заявил, что “нельзя снижать темпы введения спутников по обеспечению постоянного сигнала в рамках ГЛОНАСС” .

Финансирование проекта необходимо продолжить, уверен парламентарий. “Принципиально все научно-технические и организационные вопросы могут быть решены в оперативном режиме” , – уверен Игошин.

“Если ждать чего-то, мы опоздаем с развитием своей системы. В сфере космоса все прорывные решения всегда совершаются на грани возможного, гонку никто не отменял” , – заявил зампред комитета Госдумы.

Россия должна создать свою систему навигации, что необходимо и для обеспечения безопасности страны. “В мире не так много стран, которые способны обеспечить постоянный сигнал. Россия должна разработать свою систему и составить конкуренцию системе GPS. Это важно и для безопасности страны” , – резюмировал Игошин.

М’ЯКА ПОСАДКА



Есть посадка

24 мая спускаемый аппарат космического корабля “Союз ТМА-20” с космонавтами Дмитрием Кондратьевым, Паоло Несполи (Paolo Nespoli) и Катрин Колмен (Catherine Coleman) на борту совершил мягкую посадку в 147 километрах восточнее города Джезказгана в Казахстане. Самочувствие космонавтов хорошее.

Перед возвращением на Землю, после отстыковки от МКС, экипаж 27-й экспедиции на Международную космическую станцию (МКС) – командир экипажа Дмитрий Кондратьев (Роскосмос), бортинженеры Паоло Несполи (Европейское космическое агентство) и Кэтрин Колман (НАСА), провели фотографирование и видеосъемку станции с борта корабля “Союз ТМА-20” , передает корреспондент РИА “Новости” из Центра управления полетами (ЦУП).

Продолжительность полета космонавтов составила 159 суток 7 часов 16 минут.

ПЛАНИ

Китай выведет на орбиту еще 8 навигационных спутников

Китай намерен к концу 2012 года вывести на орбиту примерно еще 8 навигационных спутников собственной системы глобального позиционирования “Бэйдоу” . Об этом сообщил начальник Канцелярии по управлению системой спутниковой навигации Жань Чэнци на открывшемся накануне в Шанхае 2-м Китайском годичном научном совещании по вопросам спутниковой навигации.

По словам Жань Чэнци, в Китае стабильно осуществляется постройка системы глобального позиционирования “Бэйдоу” . К настоящему времени Китай уже вывел на орбиту 8 навигационных спутников, входящих в данную систему. Успешный запуск последнего из них был произведен в апреле текущего года.

Согласно китайскому плану, строительство системы глобального позиционирования “Бэйдоу” осуществляется в три этапа. На первом этапе в 2003 г. была сформирована экспериментальная система, состоящая из 3 навигационных спутников; второй этап предполагает запуск около 16 спутников к концу 2012 г., которые смогут покрывать Азиатско-Тихоокеанский регион, третий этап — к 2020 году, когда количество спутников будет увеличено примерно до 35, система должна будет охватить весь земной шар.

В апреле этого года был осуществлен запуск восьмого навигационного спутника “Бэйдоу” , что позволило Китаю стать третьей в мире страной после США и России, владеющей собственной независимой спутниковой навигацией и возможностью позиционирования.

По словам ответственного лица вышеуказанной Канцелярии, китайская система “Бэйдоу” , американская GPS, российская GLONASS и система ЕС Galileo представляют сегодня четверку крупнейших в мире спутниковых навигационных систем, передает агентство Синьхуа.

СТАРТИ

С Байконура запущен американский телекоммуникационный спутник



20 января с космодрома Байконур стартовыми командами предприятий Роскосмоса по заказу компании International Launch Services выполнен пуск ракеты-носителя “Протон-М” с разгонным блоком “Бриз-М” и американским телекоммуникационным спутником Telstar-14R. Головная часть (РБ + КА) успешно отделилась от третьей ступени носителя. Дальнейшее выведение аппарата на геостационарную орбиту будет осуществляться с помощью РБ “Бриз-М” .

Запущенный аппарат, также известный как Estrela do Sul 2, будет расположен на геостационарной орбите в позиции 63 градуса западной долготы, где он усилит и впоследствии заменит коммуникационную мощность спутника Estrela do Sul (Telstar 14, запущенного в январе 2004 года ракетой- носителем “Зенит-3SL” с морской платформы в Тихом океане). На спутнике Telstar 14R установлены 46 активных транспондеров Ku-диапазона (до 58 эквивалентных транспондеров по 36 МГц каждый), из которых 27 стволов фиксированы, а 19 могут быть перенацелены. Пять лучей аппарата обеспечат покрытие пяти крупных зон, среди которых Бразилия, континентальная часть Соединенных Штатов Америки (включая Мексиканский залив и север Карибского моря), южная часть Южной Америки, Андский регион (включая Центральную Америку и юг Карибского моря), а также Северная и Центральная Атлантика. КА Telstar 14R основан на платформе SS/L 1300, которую характеризуют высокая надежность и универсальность для различных областей применения. Аппарат, рассчитанный как минимум на 15 лет орбитальной службы, будет введен в эксплуатацию во второй половине 2011 года, сообщается на сайте ГКНПЦ им. М.В. Хруничева.

Space Inform

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра “СПЕЙС-ІНФОРМ”

www.space.com.ua

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

27 травня-5 червня



27 травня 1945 р. *народився перший заступник начальника Генерального штабу ЗС України (2000-2003) М.М.Пальчук.*

30 травня 1886 р. *здійснено першу повітряну фотозйомку в Росії: поручик О.М.Кованько за допомогою аматорської розсувної камери зробив три знімки з повітряної кулі в районі Санкт-Петербурга з висоти 900 м.*



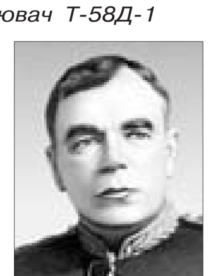
30 травня 1934 р. *народився льотчик-космонавт, який вперше вийшов у відкритий космос, О.А.Леонов.*



30 травня 1952 р. *здійснив перший політ реактивний човен Р-1 (Бе-10) ДКБ Г.М.Берієва, І.М.Сухомлін.*

30 травня 1962 р. *здійснив перший політ перехоплювач Т-58Д-1 (Су-15), В.С.Іллюшин.*

30 травня 1966 р. при Академії наук СРСР організовано Раду "Інтеркосмос".



31 травня 1899 р. *народився маршал авіації Ф.Я.Фалалеєв.*

31 травня 1946 р. *створено ДКБ №153 під керівництвом О.К.Антонова (зараз – АНТК "Антонов").*

31 травня 1961 р. *народився директор Адміністративного департаменту МО України В.О.Георгієш.*

1 червня 1923 р. *створено Українське товариство повітряних сполучень "Укрповітряшлях".*

1 червня 1931 р. *створено дослідний повітрянодесантний загін у складі 12 ТБ-1 і 10 Р-5. День народження військово-транспортної авіації СРСР.*

1 червня 1936 р. *здійснено запуск першої радянської метеорологічної ракети з рідинним ракетним двигуном конструкції М.К.Тихонравова.*



1 червня 1947 р. *здійснив перший політ Ла-160 – перший радянський винищувач зі стрілоподібним крилом, І.Є.Федоров.*

1 червня 1951 р. *створено філіал №1 Державного союзного інституту №7 (зараз – Державний дніпровський проектний інститут).*



1 червня 1961 р. *народився президент Федерації літакового спорту України В.І.Павленко.*

2 червня 1931 р. *створено Павлоградський механічний завод.*



3 червня 1848 р. *народився учений і дослідник О.Лілієнталь.*



3 червня 1900 р. *народився маршал авіації К.А.Вершинін.*

Командующий Парадом Победы



Утро 24 июня 1945 года. Москва, Красная площадь.

На гранитных трибунах у Кремлевской стены депутаты Верховных Советов СССР и РСФСР, члены ЦК партии, народные комиссары, лучшие представители от рабочего класса и колхозного крестьянства страны, члены дипломатического корпуса, генералы и офицеры военных миссий, иностранные гости...

Не было в истории значительней и торжественней этого дня. Позади осталась Великая Отечественная война. Миллионы людей замерли в ожидании у радиоприемников и репродукторов сегодня – Парад Победы! Многими миллионами жизней своих сыновей и дочерей заплатил советский народ за победу над жестоким и коварным врагом.

...Командующий парадом на коне, словно отлитом из вороненой стали, занял место на площадке перед Мавзолеем для движения на встречу принимающему парад...

Куранты бьют 10 часов. Из Спасских ворот на белоснежном коне выехал принимающий Парад Победы трижды Герой Советского Союза Георгий Константинович Жуков. Ему навстречу для отдачи рапорта поскакал на коне командующий парадом дважды Герой Советского Союза Маршал Советского Союза Константин Константинович Рокоссовский... Тысяча четыреста труб сводного военного оркестра победоносно гремят: "Славься!" ... Рванулись, рассыпаясь в небе звездами и громом, пятьдесят залпов артиллерийского салюта... Протяжно прокатилась по площади команда: "К торжественному маар-шшу!!!" ... Двинулись сводные полки фронтов. Впереди – командующие фронтами... Полк за полком, фронт за фронтом... Смолкает оркестр. Под резкую дробь барабанов к трибуне приближается колона бойцов. У каждого в руках – немецкое, захваченное в боях знамя... Двести трофейных вражеских знамен брошены на мокрые камни перед Мавзолеем.

Сто двадцать минут длился Парад Победы... Пролетели десятилетия. Ушли в вечность участники Парада Победы, но их имена, дела и подвиги должны помнить и знать пришедшие поколения.

В этой статье расскажем Вам об удивительном, красивом Человеке, одном из луших маршалов Великой Победы – дважды Герое Советского Союза Константине Константиновиче Рокоссовском.

Родился 9 (21) декабря 1896 года в городе Великие Луки Псковской губернии в семье железнодорожного машиниста, поляка по национальности. Мать – Антонина, русская.

Через несколько лет семья Рокоссовских переехала в Варшаву, в те годы находившуюся под властью Российского императора. Отец водил поезда на Варшавско-Венской железной дороге, мать воспитывала детей.

Осиротев в четырнадцать лет, Константин стал сам добывать свой хлеб тяжелым трудом чернорабочего, ткача, каменотеса. В те отроческие и юношеские годы изнурительный труд, а не спорт развивал его тело, наливая металлом мускулы. Каждую свободную минуту отдавал книгам. Он любил книги, обожал стихи. А еще любил кино и лошадей. Пройдут годы, многое изменится вокруг, во многом изменится и Константин. На смену одним привязанностям и увлечениям придут другие. Он полюбит спорт, увлечется плаванием, научится хорошо играть в теннис, но неизменной и постоянной останется его любовь к лошадям.

Кавалерия в те времена была одним из главных и боевых родов войск. А еще одним из впечатляюще нарядных. Гусары, драгуны, уланы, донские, кубанские, тверские, оренбургские, забайкальские и прочие казаки разбили не одно девичье сердце.

Поэтому, когда грянула Первая мировая, Константин, к тому времени восемнадцатилетний, высокий, крепкий и ловкий парень решил добровольцем идти на фронт. Взяли, не взирая на возраст (тогда призывали с двадцати одного года), зачислили в драгунский полк. Смекалистый, понятливый и физически выносливый, легко и быстро постигающий военную науку, освоив мосинскую 3-линейную "драгунку", пику и шашку, Константин стал рядовым 5-го Каргопольского полка 5-й кавалерийской дивизии. Дрались драгуны по присяге: "не щадя живота своего". По команде "Шашки вон, пики к бою" носился в конной лаве на вражеские пулеметы. За осенние бои 1914 года в свои восемнадцать лет Костя получил первую боевую награду – Георгиевский крест. Мелькали Сандомир, Висла, Повележ, Шавля, Ковно... Бои, награды, разведки, благодарности, конные атаки, поощрения, рукопашные схватки – три года 1-й мировой...

Наступил 1917 год... Бурлила страна... ораторы, агитаторы, листовки, митинги, собрания, кадеты, оборонцы, социалисты, эсеры, меньшевики, большевики... бурлили солдатские массы... Как разобраться, кому верить, какая дорога правильная...?

Вскоре Рокоссовский командует 27-м полком 5-й кубанской кавалерийской дивизии, которая вела борьбу с различными бандформированиями в Забайкалье. В его аттестации того времени отмечалось: "Обладает твердой волей, энергичный, решительный. Обладает лихостью, хладнокровием, выдержан, способен к проявлению полезной инициативы. В обстановке разбирается хорошо. Сообразителен. По отношению к подчиненным, равно как и к себе, требователен. Заботлив. Пользуется любовью и популярностью. Военное дело любит... Ввиду неполучения специального военного образования желательно командировать на курсы... Должности комполка вполне соответствует". На аттестации командующий 5-й армией И.Уборевич 3 декабря 1923 года написал: "Заслуживает выдвижения на должность комбрига вне очереди".

Кавалерийские курсы усовершенствования командного состава (ККУКС) в Ленинграде Рокоссовскому дали многое. Их окончили многие впоследствии известные военачальники: Жуков, Баграмян, Еременко и другие. Именно здесь и подружились Рокоссовский и Жуков и сохранили дружбу до конца своих дней, хотя всегда оставались соперниками.

После учебы Рокоссовский возвратился в Забайкалье. По просьбе монгольского правительства его командировали в Монголию.



И Константин выбрал. Драгун стал бойцом-красногвардейцем в добровольческом полку Красной революционной гвардии. В те бурлящие революцией и демократией дни солдаты выбирали командиров из своей среды. Так, по воле своих же товарищей Константин Рокоссовский стал помощником начальника Каргопольского красноармейского отряда. Начиналась Гражданская война... Из края в край огромной взбудораженной страны, по всем её бесчисленным фронтам носились с шашками над головою всадники с красной звездой на шлемах. От сражения до сражения растет боевое мастерство молодого красного командира...

За личную отвагу, за умелое командование и находчивость Константина Рокоссовского в 1919 году награждают первым советским орденом Красного Знамени. И вдруг ранение, госпиталь. И снова бои, схватки, погони. Рокоссовский неуклонно продвигается по служебной лестнице: командир эскадрона, командир отдельного дивизиона, командир полка, командир бригады... мелькают города Ачинск, Канск, Нижнеудинск, станция Зима, Иркутск... На границе с Монголией, у станции Желтуринской, конники 35-го кавалерийского полка под командованием Константина Рокоссовского настигли казачьи эскадроны барона Унгерна... В бою под Рокоссовским убит конь, а сам он ранен в ногу. Пока медики наскоро перевязывают рану, командиру подают другого коня... и снова Рокоссовский в седле, в гуще, в неистовой сабельной схватке. За умело проведенный бой, проявленное мужество и отвагу Константин Рокоссовский был награжден вторым орденом Красного Знамени...

По просьбе Временного народно-революционного правительства Монголии конница Рокоссовского приняла участие в освобождении Урги – будущей столицы Монголии Улан-Батора.

Но не стоит на месте военная наука, новые требования предъявляет она командному составу РККА. В начале 1929 года Рокоссовский снова едет учиться, теперь в Москву, на курсы усовершенствования высшего начальствующего состава – КУВНАС при Военной академии им. М.В.Фрунзе.

В должности командира кавалерийской бригады он участвовал в военном конфликте на Китайско-восточной железной дороге (КВЖД) в 1929 году. Бригада отличилась, грудь комбрига украсил третий орден Красного Знамени. Шли годы, шла служба. Константин Рокоссовский командует – 1-й отдельной Кубанской бригадой, 15-й кавалерийской дивизией. За успешную боевую подготовку соединения его наградили орденом Ленина. Рокоссовский получил повышение по службе – стал командиром 7-й Самарской им. Английского пролетариата кавалерийской дивизии, дислоцировавшейся в Минске.

В этой дивизии одним из четырех кавалерийских полков, 39-м кавалерийским – командовал Г.Жуков. Спустя много лет он вспоминал: "Рокоссовский был очень хорошим начальником. Блестяще знал военное дело, четко ставил задачи, умно и тактично проверяя исполнение своих приказов... Много давал другим и умел вместе с тем учиться у них...".

В начале 1936 года комдив Константин Рокоссовский был назначен командиром 5-го кавалерийского корпуса и прибыл в город Псков. В августе 1937 года он был арестован. Константин Константинович обвинялся в том, что якобы еще во время службы в Каргопольском полку он был завербован в шпионы польским агентом Юшкевичем, служившим там же унтер-офицером. На судебном разбирательстве Рокоссовский заявил: "... Юшкевич пал смертью храбрых под Перекопом, и о его подвиге писала

"Красная звезда" . Суд был приостановлен, а следствие продолжено. Правда была на стороне комкора. В марте 1940 года его освободили из-под стражи, восстановив во всех гражданских правах и снова назначив командовать 5-м кавалерийским корпусом, который теперь находился в Киевском Особом военном округе (КОВО). Рокоссовский оказался теперь в подчинении Г.Жукова, который в то время командовал войсками КОВО. При встрече с Рокоссовским Жуков сказал: "Я рад, Константин, что будем служить вместе... Пока твой корпус подтягивается на новое место дислокации, тебе с группой офицеров через некоторое время надо будет выехать в Молдавию, где нашим частям предстоит выполнить важную задачу..." .

Только осенью генерал Рокоссовский прибыл в 5-й кавалерийский корпус и сразу же включился в работу. Чувствовалось приближение войны...

Вскоре пришел новый приказ: Рокоссовского назначили командиром заново формирующегося 9-го механизированного корпуса. Корпус механизированный, и это во многом обязывало нового командира. Материальная часть – устаревшие морально и потрепанные на танкодромах Т-26 и БТ-5.

Правило Рокоссовского – хорошо знать состояние подчиненных частей. И он с подъема до отбоя – в войсках: командно-штабные выходы в поле со средствами связи, военные игры на картах, полевые поездки по возможным маршрутам соединений корпуса, забота о боеготовности и боеспособности подчиненных войск и боевой техники. Работать приходилось по 16 – 18 часов в сутки.

Командир не только послушный исполнитель воли вышестоящего начальства, следующий приказам, уставам, распоряжениям и инструкциям, но и человек творческий, мыслящий, проявляющий разумную инициативу. Командир должен уметь брать на себя ответственность в решении сложных вопросов. Корпус, поднятый по тревоге ночью 22 июня 1941 года, готов выступить в направлении Ровно, Луцк, Ковель... Но для успешного проведения марша еще многого не хватает. По приказу Рокоссовского, который ломает сопротивление интендантов и берет ответственность на себя, вскрывают центральные склады Наркомата обороны. Корпус получает все необходимое. В 14.00 22 июня соединения корпуса двинулись на запад, к границе. За первые сутки части корпуса сделали почти невозможное – пешим порядком прошли 50 километров. Короткий отдых и снова вперед... И так 200 километров. Выйдя в район сосредоточения, части корпуса 24 июня 1941 года сходу ринулись в бой. 26 июня 9-й мехкорпус нанес контрудар в направлении Дубно. Тысячами трупов своих солдат и офицеров оплачивал враг каждый шаг вперед на участке, где дрался корпус Константина Рокоссовского. В те дни генерал Рокоссовский за умелое руководство боевыми действиями был награжден орденом Красного Знамени. Четвертым...

Война продолжалась без малого четыре года. Все было в жизни Рокоссовского за долгий срок: и бои за Москву, и Сталинград, и Курская битва, и Белоруссия, и Висла, и Одер, и Эльба, радость побед и горесть поражений. Но первые дни войны были самыми трудными.

В июле Рокоссовский получил распоряжение "Немедленно прибыть в Москву!" Ставка назначила генерал-майора К.К.Рокоссовского командовать подвижной армейской группой в районе Ярцево, где немцы высадили крупный воздушный десант. Задача у группы одна – не пустить немцев в сторону Вязьмы. Положение на этом участке фронта создалось тяжелое. Необходимо было любыми средствами задержать врага, установить связь с частями и, собирая группу, вести бои, отражая натиск врага. И генерал Рокоссовский действовал. По пути к Ярцеву он подчинял себе все встречные части, подразделения, отряды. Группа генерала несла большие потери убитыми и ранеными. Шли ожесточенные, напряженные бои... Бои шли теперь днем и ночью.

Разгадав замысел врага – взять в кольцо советские войска, оборонявшиеся в районе Смоленска, а потом выйти на шоссе, ведущее в сторону Москвы, – Рокоссовский принял энергичные контрмеры... Здесь, на ярцевских высотах, как и на других участках фронта, где шли ожесточенные оборонительные бои, погибла надежда Гитлера на "молниеносную войну" с Советским Союзом. Собрав все подчиненные ему силы в один кулак, улучив удобный момент, Рокоссовский нанес неожиданный удар по наступающему врагу. Части Рокоссовского овладели городом Ярцево, форсировали р. Вопь, закрепились на выгодных рубежах.

Ставка Верховного Главнокомандования заметила фронтовые успехи генерала К.Рокоссовкого: умело проведенные бои под Дубно, решительные и энергичные меры по сколачиванию группы войск, твердое руководство боевыми действиями на смоленском направлении.

На сорок пятый день войны Константин Константинович Рокоссовский получил новое, уже второе за последний месяц повышение – его назначили командующим 16-й армией Западного фронта. Это была особенная армия! Дело заключалось в том, что за спиной 16-й армии была Москва...

(Продолжение следует...)

Игорь Чичкань, военный историк, полковник в отставке, участник боевых действий в Афганистане. Людмила Кошелева, директор Броварской централизованной библиотечной системы, заслуженный работник культуры Украины.

Двадцать шестого июля 1919 года в селе Алексеевка ныне Никопольского района Днепропетровской области родился военный летчик, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза Иван Бабак.

Право на бессмертие



Командир звена 100-го гвиап (9-я гвиад, 8-я ВА, Южный фронт) младший лейтенант Бабак отличился в боях при прорыве обороны противника на реке Молочная и освобождении Мариуполя. К сентябрю 1943 года сбил лично 18 самолетов противника и 4 – в составе группы.

В конце июля, во время боев за город Мариуполь, выполняя разведывательный полет вдоль железной дороги, Иван Бабак на малой высоте увидел, как из окон вагонов-теплушек ему махали руками люди. Прилетев на свой аэродром, он доложил: "В вагонах находятся наши люди. По-видимому, их собираются вывезти на каторгу. Необходимо срочно принять меры!" Вскоре группа "Илов" в сопровождении истребителей ушли к станции. Удар наносился с особой точностью, только по паровозу и путям впереди эшелона. Охрана станции при этом разбежалась. Местные жители открыли вагоны и выпустили людей, вывозимых в Германию.

После этого случая Бабак получил от жителей города подарок – "именной" самолет. На "Аэрокобре" , приобретенной на средства, собранные школьниками города Мариуполя, Иван Ильич летал в небе Украины, Молдавии, Румынии, Польши и Германии. Надпись "От школьников Мариуполя" была на обоих бортах фюзеляжа за кабиной. Инженер по радиооборудованию В.Ковальчук нарисовал справа на носу машины летящую богиню Победы, за что Бабак получил у противника прозвище "Летающий Демон" .

Продолжая активно летать, Иван Бабак иногда одерживал по несколько побед за вылет. В конце мая 1944 года в боях под Яссами группа из 12 самолетов под командованием Бабака успешно провела бой с пятью девятками Ju.87 и прикрывающими их истребителями. В этом бою летчик лично сбил 2 вражеских самолета.

В начале 1945 года Бабака назначили командиром 16-го гвиап. Боевые качества пилота не ограничивались смелостью и умением наверняка разить врага; он быстрее других сформировался и как организатор боя, и как отличный воспитатель молодых летчиков. Внешне Иван Ильич был непоказным, но умное лицо и всегда изысканная опрятность делали наружность его довольно приятной. Честный и прямодушный, он отличался тонкостью, свойственной людям его профессии (до войны Бабак работал учителем). Откровенность его, совсем не притворная, была, однако же, не без расчета: он так искусно, шутливо, необидно умел говорить величайшие истины людям сильным, что их самих заставлял улыбаться.

С мая 1942 по апрель 1945 года Иван Бабак совершил 330 боевых вылетов, провел 103 воздушных боя, сбил 41 вражеский самолет – 37 лично и 4 в составе группы. За всю войну, в воздушных боях, его самолет ни разу не был даже подбит. Он не потерял в боях, которыми руководил, ни одного летчика. 1 ноября 1943 года Бабаку было присвоено звание Героя Советского Союза. Также он был награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды.

Четырнадцатого апреля 1945 года А.Покрышкин направил в штаб армии документы на присвоение И.Бабаку звания дважды Героя Советского Союза. А через день, 16 апреля, Бабак прямо из бани, не успев до конца одеться, вылетел по тревоге на штурмовку вражеской колонны и был сбит зениткой. Сколько мог он тянул к линии фронта, а затем, не выдержав обжигающего огня, выбросился с парашютом. Упал на позиции вражеских артиллеристов и в полубессознательном состоянии, обгоревший, был взят в плен.

"Когда бежал от бани к самолету, ордена свои я не успел нацепить, не до того было, – вспоминал Бабак. – Ну и решил выдать себя за рядового летчика. А они слушают мои байки и смеются. Потом дают мне альбом с фотографиями наших асов-истребителей, где на первом месте красовался портрет Покрышкина, ну и моя личность там тоже оказалась" .

Бабак был отправлен в лагерь для военнопленных. Лечили его там наши люди, чем могли. В плену Иван Бабак пробыл до конца войны. Благодаря долгим усилиям Александра Покрышкина, он был найден в одном из лагерей для интернированных, где бывшие военнопленные проходили проверку, освобожден и отправлен в полк. Нечеловеческие условия истощили организм летчика до предела. Но он вернулся в строй и снова начал летать.

В дальнейшем обстоятельства сложились для Ивана Ильича крайне неблагоприятно. "Особисты" не оставляли его в покое. И тогда он уехал на учебу в Москву. В 1947 году окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы и стал учить искусству воздушного боя молодых летчиков. Однако в 1949 году Капитан Бабак вынужден был демобилизоваться и вернулся к себе на родину под Полтаву к довоенной профессии школьного учителя. Работал много лет, и никто в школе – ни учителя, ни дети, не знали, что их преподаватель химии, скромный и немногословный Иван Ильич Бабак, – один из лучших асов Великой Отечественной войны, лично сбивший 37 вражеских самолетов. Узнав об этом, на одной из встреч ветеранов 9-й гвиад в Киеве. Александр Покрышкин возмутился: "Ну, знаешь ли, друг любезный, от такой твоей скромности гордыней и обидой на весь свет отдает. Золотую Звезду тебе вручили не для того, чтобы ты ее б шкатулке прятал! Вот тебе дубликат Звезды, у меня еще есть, и будь добр, носить ее и пацанов на примере своих подвигов воспитывать" .

Школа, в которой долгие годы работал Иван Бабак, теперь носит его имя. Он автор книги "Звезды на крыльях" .

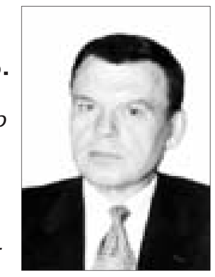
Підготувала Вероніка Дернова.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



3 червня 1901 р. *народився засновник штурманської служби в 1930-1940 рр., флаг-штурман, Головний штурман ВПС СРСР Б.В.Стерлігов.*

3 червня 1943 р. *народився ректор Державної льотної академії України М.І.Рубець.*



3 червня 1944 р. *народився військовий льотчик, Міністр оборони України (1991-1993) К.П.Морозов.*

4 червня 1911 р. *льотчик М.Н.Єфімов здійснив перший нічний політ із Москви в маєток Поповка і назад.*

4 червня 1931 р. *здійснено перший регулярний рейс Москва – Харків для доставки матриць газети "Правда" .*

4 червня 1976 р. *народився перший проректор Національного авіаційного університету М.Г.Луцький.*



5 червня 1894 р. *народився російський ас Першої світової війни і американський авіаконструктор О.М.Прокоф'єв-Сєверський.*



5 червня 1910 р. *здійснено перший в Росії й Україні політ літака вітчизняної конструкції "Кудашев-1" , О.С.Кудашев.*



5 червня 1916 р. *народився заслужений військовий льотчик, Герой Радянського Союзу Ф.Ф.Прокопенко.*



5 червня 1946 р. *народився військовий льотчик, перший заступник Головнокомандувача ВПС ЗС України (1999-2004) Л.П.Фурса.*



5 червня 1957 р. *здійснив перший політ дослідний зразок важкого транспортного вертольота Мі-6 із двигунами ТГДД-25В, екіпаж Р.І.Капреляна.*

5 червня 1964 р. *створено ВАТ "Український науково-дослідний інститут авіаційних технологій" .*

5 червня 1993 р. *ВАТ "Мотор Січ" отримало сертифікат аерокосмічного відділення французької фірми "БЮРО ВЕРІТАС" про відповідність системи якості підприємства вимогам міжнародного стандарту.*

5 червня 1996 р. *створено Інститут космічних досліджень НАНУ-НКАУ.*



5 червня 2001 р. *в Омську відновив польоти Ан-70, відремонтований після вимушеної посадки 27 січня 2001 р.*

ПРЕЗЕНТАЦІЇ

“Життя між кулями”

26 травня відомий Чернігівський письменник та журналіст Сергій Дзюба презентував свою 30-ту книгу з радіоверсією під назвою “Життя між кулями” , присвячену українським миротворцям, воїнам-афганцям та людям, які воювали в “гарячих точках” , а також ветеранам війни і видатним військовим.



Книга – “Життя між кулями” – це спільний проект Сергія Дзюби, Чернігівського регіонального медіацентру Міністерства оборони України і заступника голови правління благодійного фонду ім. двічі Героя Радянського Союзу Олександра Молодчого – Олександра Шкурата.

Автор книги Сергій Дзюба – відомий у Чернігові письменник-публіцист, журналіст, президент громадської організації “Чернігівський інтелектуальний центр” , голова Чернігівської міської організації Національної спілки журналістів України, член Національної спілки письменників України, лауреат міжнародних, всеукраїнських та обласних премій та конкурсів.

Пересічний читач книги, мов на власні очі, бачить, як українські миротворці рятують наших моряків із захопленого піратами корабля, знімають гелікоптерами з дерев тубільців під час повені в Ліберії, невтомно перевозять біженців у джунглях Сьєрра-Леоне, спілкуються з племенем канібалів, під несамовитим шестигодинним обстрілом захищають найважливіші об’єкти в іракському місті Ель-Кут, розміновують ліванські землі, ризикують життям у Косовому, Ефіопії, Еритреї, Кот-д’Івуарі, Грузії…

Один із розділів “Ти можеш мною пишатися, синку!” – документальна повість про двічі Героя Радянського Союзу, легендарного льотчика Олександра Молодчого, нариси про українців, які за радянських часів воювали в Афганістані, В’єтнамі, Єгипті, Судані, Мозамбіку, Ефіопії, Сомалі, Анголі, на Кубі, визволяли острів Даманський. Ці правдиві свідчення очевидців, записані Сергієм Дзюбою, безперечно, мають велике значення для вітчизняних та зарубіжних науковців.

В книзі також є розповідь про Героя Радянського Союзу Івана Мозгового, який уже після Великої Вітчизняної за сфабрикованим звинуваченням потрапив до ГУЛАГу, але не зрадив своїх бойових товаришів і гідно витримав усі жахливі випробування долі (“Ти можеш мною пишатися, синку!”). Автор спілкується з сином Героя – Віктором Мозговим: “У Віктора Івановича були непрості стосунки з батьком. Юнак часто не погоджувався зі своїм татом, сперечався з ним і навіть конфліктував. “Але після його смерті, я з кожним днем починаю все більше його відчувати і розуміти, – розповідає він. – Я ніби наближаюсь до свого батька. Значно глибше відчуваю всі ті його переживання, його ставлення до сім’ї, дітей, свободи, країни, світу…” . Іване Остаповичу, Ваш син пишається Вами!” .

Із книги чатач дізнається про німецьких шпигунів у найвищому ешелоні влади СРСР, про загибель радянських розвідників у Франції, легендарного Кім Філбі та Ріхарда Зорге, про діяльність спецслужб у США та Китаї, отруєння московського політичного журналіста… (“Розвідники”). Як Герой Радянського Союзу, підполковник, за власним бажанням, особисто розстрілює 80 німецьких військовополонених. Потім це станеться ще не раз, доки його не буде ув’язнено – на 25 років… Співробітник НКВС не був на війні, але дуже пишається тим, що брав участь у репресіях – йому “пощастило бачити страту маршала Блюхера” … (“Спогади на межі життя і смерті”).

Варто нагадати, що у Сергія Дзюби це не єдиний творчий доробок про справжніх військових… Торік книга про українських миротворців “Замінований рай” здобула престижну нагороду – премію імені В’ячеслава Чорновола за кращу публіцистичну роботу в галузі журналістики за 2010 рік.

Розповіді про українських миротворців автором написані у стилі пригодницького роману. У лютому 2010 року вийшов у світ ще один спільний проект Сергія Дзюби і Регіонального медіа-центру Міністерства оборони України, книга – “Заєць, мавка і кулемет“.

За вагомий внесок у справу розвитку Збройних Сил України, піднятя престижу, популяризацію військової служби Сергій Дзюба нагороджений відзнакою Міністра оборони України – медаллю “За сприяння Збройним Силам України“.

В’ячеслав Петровський.

НАША ІСТОРІЯ

Емський указ: наслідки для України

“I. Не допускать ввоза в пределы Империи, без особого на то разрешения Главного Управления по делам печати, каких бы то ни было книг, издаваемых за границею на малорусском наречии.

2. Воспретить в Империи печатание на том же наречии каких бы то ни было оригинальных произведений или переводов, за исключением исторических памятников, но с тем, чтобы и эти последние издаваемы были без отступления от общерусской орфографии...

3. Воспретить равномерно всякие на том же наречии сценические представления, тексты к нотам и публичные чтения...

6. Усилить надзор со стороны местного учебного начальства, чтобы не допускать в первоначальных училищах, преподавания каких бы то ни было предметов на малорусском наречии.

11. Немедленно выслать из края Драгоманова и Чубинского, как неисправимых и положительно опасных в крае агитаторов.”

Тридцятого травня минає 135 років від дня підписання так званого Емського указу – сумнозвісного розпорядження про заборону друкувати в Російській імперії будь-які книжки українською мовою чи завозити їх з-за кордону. Проект цього документа став відповіддю на активізацією українського руху на початку 70-х XIX ст. Підготувала проект комісія, до складу якої увійшли міністр внутрішніх справ, міністр народної освіти, шеф жандармів, помічник куратора Київського шкільного округу.

Свою назву Емський указ отримав від німецького міста Бад-Емс, де Олександр II вніс поправки і підписав попередньо підготовлений проект розпорядження. Окрім заборони читати, писати чи видавати книжки, написані українською мовою, указом передбачалося посилення з боку місцевої адміністрації нагляду, щоб у початкових школах не велося викладання українською мовою та щоб з бібліотек були вилучені книги українською мовою.

Емський указ не був скасований офіційно, однак втратив чинність 17 жовтня 1905 року з виданням так званого “Маніфесту громадянських свобод” імператором Миколою II.

Після припинення дії указу у Наддніпрянській Україні почала з’являтися україномовна



преса, літературно-мистецькі журнали, але з початком Першої світової війни всі вони знову були заборонені.

А вже 1976 року на знак живучості української мови й культури з нагоди трагічної дати 100-річчя підписання Емського указу у місті Бад-Емс відбулося відкриття пам’ятної дошки на будинку “Чотири вежі” , де було підписано документ.

Введення в дію Емського указу, звичайно, завдало великої шкоди розвиткові української писемності та культури в цілому. Але, як зауважують деякі історики, саме цей документ, окрім негативних емоцій, викликав певні конкретні дії протистояння царському розпорядженню. Видавнича діяльність перемістилася за кордон, у Галичину та Женеву, де оселився Михайло Драгоманов. Туди ж відсилалися і гроші, які громада активно збирала у Південно-Західному краю. Яскраве свідчення культурного протистояння наводиться в донесенні, датованому 4 вересня 1876 р., у справі Наради про украйнофільство, яку вела канцелярія III відділення. “Прибывшие после каникул из Малороссии студенты рассказывают, что там сильное неудовольствие местной интеллигенции возбудило известное правительственное распоряжение, воспретившее пьесы и издания на малороссийском языке. Результатом этого запрещения было то, что почти во всех помещичьих семействах женщины начали носить национальный костюм (малороссийские рубашки), который давно уже не был в употреблении. Профессора Драгоманова называют главным виновником происшедшего, и он приобрел огромную популярность в Малороссии, особенно в Киеве. Утверждают, что он переселяется в Австрию, чтобы издавать там украинофильский журнал” .

Але в українському суспільстві того часу не було сил, які могли б довести справу національного визволення України до кінця, а також довести здатність українців самостійно вирішувати питання суспільного життя.

Підготувала Оксана Уретій.
“Крила України” .

НАШІ КРАЩІ



Якщо ви думаєте, що цікаві казки для дітей можуть писати лише західні автори на кшталт Джоан Роулінг, то помиляєтесь. Днями прапорщик Рустам Сафін, що служить у Миколаївському спеціалізованому центрі бойової підготовки авіаційних фахівців, переконливо довів – цікаві повчальні історії можуть писати й українські військові.

Казкар із Миколаєва

Добірку казок під загальною назвою “Высокая гора», яку він написав, було відзначено членами журі 5 обласного конкурсу “Краща Миколаївська книга” у номінації “Краща книга для дітей та юнацтва”. Відповідно Рустам став лауреатом цього престижного місцевого конкурсу.

Незважаючи на той факт, що змагання відбувалось серед місцевих авторів, боротьба між конкурсантами була серйозна. Варто зазначити, що на конкурс подали заявки автори 40 книг, які вийшли друком у Миколаївській області в 2010 році. Утім, “Высокая гора” не загубилась серед такої кількості конкурентів і знайшла свою нагороду.

Даний твір є першою книгою, яка вийшла з-під пера Рустама Сафіна, але, здається, не останньою. Як зізнався сам автор, до писемництво його приваблювало завжди, але написав книжку казок він випадково.

– Якось дружина купила нашому трирічному синові казки. Я почитав, і мені вони не сподобались. Тоді я вирішив написати казки сам. Протягом десяти ночей твір був написаний, – розповів Рустам.

У творах, які високо оцінили місцеві майстри пера казки, не просто розповідається про вигадані фантастичні події. Це повчальні історії, що дають найменшим читачам дороговказ у складному вихорі людського життя.

До речі, рішення видати написані казки прийшло до Рустама Сафіна теж випадково. Сталося це під час вечора-зустрічі військовослужбовців із миколаївськими митцями. Заходи, на які запрошуються відомі місцеві письменники, поети, історики, краєзнавці, постійно відбуваються у 45-му гарнізонному Будинку офіцерів, де начальником майор В’ячеслав Явкін. А проводить їх завідувачка бібліотеки Наталія Стрельникова.

Якось, під час такої зустрічі, миколаївський видавець Ірина Гудим запропонувала усім, хто має гідні, на їх думку, рукописи, принести їх. Наважився лише один Рустам Сафін. Прочитавши книгу, видавець високо оцінила її зміст і запропонувала надрукувати. Звісно, Рустам погодився.

Щоправда, кошти для друку 1000 примірників збирали усім світом. За словами автора, допомогли і родичі, й миколаївські меценати, і військовослужбовці його рідної частини. За це він їм дуже вдячний. Однак ризик вартував того – книга була відзначена у конкурсі.

Зараз Рустам Сафін працює над новою книгою. Над якою саме – не сказав, щоб не наврочити.

Ярослав Чепурний.
м. Миколаїв.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

Армійська кузня чемпіонів

Президент Федерації вітрильного спорту України, народний депутат України Василь Гуреєв під час урочистого відкриття вітрильних перегонів "WindMaster Regatta 2011" в акваторії Київського водосховища подякував Міністру оборони України Михайлу Єжелю за сприяння молодим спортсменам отримати путівку в життя та наголосив на вагомому внеску армійських спортсменів у цей вид спорту, повідомляє Департамент преси та зв'язків із ЗМІ Міністерства оборони України.



– Міністр оборони України – гість невипадковий. Він бере безпосередню участь та докладає багато зусиль для того, щоби наша молодь показувала достойні результати у світовому вітрильництві, – зазначив Василь Гуреєв.

Він наголосив, що армійці складають основу національної збірної України з цього виду спорту.

– На Олімпійських іграх в Атланті армійці Євген Браславець та Ігор Матвієнко достроково стали олімпійськими чемпіонами. В останній перегін вони виходили вже з прапором України, і їх вітали як переможців Олімпійських ігор, – розповів президент Федерації вітрильного спорту України.

За його словами, в цьому ж класі, але серед жінок, бронзові медалі в Атланті отримали спортсменки Збройних Сил України Руслана Таран і Олена Пахольчик.

– Вони ж здобули "срібло" й в Афінах, є п'ятикратними чемпіонками світу, шестиразовими чемпіонками Європи, у 1997 році визнані кращими яхтсменами Світу серед чоловіків і жінок, – зазначив Василь Гуреєв.

На його переконання, вітрильний спорт – це спосіб життя. Якщо людина прийшла у вітрильний спорт, вона починає боротися, загартовується з дитячих років. Вітрильний спорт так влаштований, що має 11 видів олімпійських програм. Починаючи з маленьких класів, людина виграє Олімпійські ігри, чемпіонати Світу, зростає і входить в більші, інші за розміром класи.

Президент Федерації вітрильного спорту України також розповів, що в рамках "WindMaster Regatta" відбудеться святкування 100-річчя класу "Зоряний".

– Цей ювілей відзначатиметься в Україні, Європі, Америці, інших країнах світу. Клас "Зоряний" був створений 100 років тому і постійно знаходиться в Олімпійській програмі. Це унікальне явище в спорті. Цей клас практично збирав у своєму флоті кращих яхтсменів планети. До речі, представники Збройних Сил, армійці, отримали першу медаль для України, – повідомив він. – Це легенда "Зіркового" класу киянин Валентин Манкін.

Загалом, ці змагання – "WindMaster Regatta 2011" – для вітрильного спорту більше ніж Олімпійські ігри. Раз на чотири роки проходять змагання на командну першість в олімпійських класах.

– Саме армійський спортивний клуб протягом десятиліть дає путівку в життя багатьом відомим спортивним особистостям. А з роками багаторазові чемпіони починають виховувати молоде покоління, яке приходить їм на зміну. В командній першості рейтинг України – третій в світі. Поступаємося океанічній державі Австралії та Франції. Беззаперечно, в цьому є заслуга спортсменів-армійців, – підкреслив президент Федерації вітрильного спорту України Василь Гуреєв.

ЄВРО-2012

Чигринський і П'ятов стали послами Євро-2012 в Донецьку

Гравці ФК "Шахтар" Дмитро Чигринський і Андрій П'ятов стали "Друзями Євро-2012", а також послами турніру в Донецьку. Футболісти отримали відповідні грамоти від Директора Євро-2012 в Україні Маркіяна Лубківського.



Була також презентована волонтерська програма УЄФА в Україні. Добровольці працюватимуть у 20 напрямках, які охоплять весь турнір. Загалом для участі в чемпіонаті Європи їх планується залучити близько 6 тис. осіб. Це більше, ніж на попередніх чемпіонатах Європи. У Донецьку працюватимуть 850 волонтерів.

П'ятов: "Я дуже радий, що саме мене обрали до лав "Друзів Євро-2012". Вважаю, що бути волонтером дуже почесно та престижно, і я намагатимусь допомогти всім. Сподіваюся, що всі уболівальники "Шахтаря" разом із футболістами будуть також щосили відстоювати честь нашої країни на фінальному етапі змагань.

Чигринський: "Я радий, що нарешті разом з Євро спортивне волонтерство приходить і до України. Я особисто дуже поважаю тих людей, які докладають максимум зусиль для досягнення якоїсь серйозної, великої мети.

Буду щасливий, якщо вболівальники, які нас підтримують, докладуть свої зусилля і до успіху Євро-2012. А тому – подавайте заявки!"

Добровольці можуть подавати заявки на сайті UEFA.com з 14 червня 2011 року. Кандидати повинні відповідати основним критеріям відбору: мінімальний вік – 18 років станом на 1 березня 2012 року, а також вільне володіння англійською мовою.

Відібрані кандидати пройдуть співбесіди з вересня по листопад 2011 року, а вже до кінця грудня команда волонтерів буде сформована.

СПОРТИВНА ГІМНАСТИКА

ЧС із гімнастики відбудеться у постраждалій Японії

Чемпіонат світу зі спортивної гімнастики відбудеться в столиці Японії, як і було заплановано раніше. Рішення про це прийняла Міжнародна федерація гімнастики на черговому засіданні в Сан-Хосе (США), повідомляє офіційний сайт FIG.

Проведення гімнастичного чемпіонату в Токіо залишалося під питанням через руйнівні наслідки від землетрусу і цунамі.

Але, як повідомив президент FIG Бруно Гранді, представники федерації відвідали Токіо і дійшли висновку, що столиця Японії готова прийняти чемпіонат, який відбудеться із 7 по 16 жовтня.

Нагадаємо, що в березні цього року в Японії мав проходити чемпіонат світу з фігурного катання, але через руйнівні наслідки землетрусу ці змагання були перенесені до Москви.

АВТОСПОРТ

Салюк-старший: "У крові Червоненка тече бензин"



Президент Федерації автоспорту України 52-річний Євген Червоненко та 56-річний Олександр Салюк-старший візьмуть участь у гонці IV етапу серії Intercontinental Rally Challenge – Prime Yalta Rally.

Ветерани спорту будуть боротися за перемогу на бойовій машині команди Proton, яка призначалася Салюку-молодшому.

Олександр не встиг оговтатися від травми ключиці, отриманої при грі в сквош, і керівник команди Proton Кріс Меллорс вирішив довірити вакантне місце "старичкам", які свого часу були призерами чемпіонатів Європи та СРСР з ралі. Про своє рішення Меллорс оголосив днями на прес-конференції в Києві.

Червоненко і Салюк були зворушені подібною пропозицією і з радістю прийняли її. "20 років потому ми знову зберемося в один екіпаж", – заявив Червоненко, ледь стримуючи сльози.

Салюк-старший при цьому відзначив, що "в крові Жені тече бензин з малих років", тому вони спробують дати бій більш молодим суперникам.

Prime Yalta Rally пройде 2-4 червня і стане одним з наймасштабніших спортивних подій в Україні. У минулому році гонку включили до календаря IRC – серії, що поступається за популярністю лише чемпіонату світу WRC.

У цьому році очікується виступ 106 екіпажів з 24 країн світу, а загальна вартість машин всіх учасників перевищить $1 млрд.

Гонку в прямому ефірі буде транслювати телеканал Eurosport, який привезе для цього три вертольоти. Очікується, що перший етап прийде коментувати Президент України Віктор Янукович.

У минулому році переможцем Prime Yalta Rally став український екіпаж Ігор Чаповський – Андрій Ніколаєв, які виграли гонку на пробитому колесі.

ХОКЕЙ

Чемпіон світу проміняв НХЛ на службу в армії

Чемпіон світу з хокею у складі збірної Фінляндії Мікаель Гранлунд, який в матчі зі збірною Росії забив гол-шедевр кидком із-за воріт, відмовився їхати в НХЛ влітку 2011 року.

Хокеїст має намір залишитися на батьківщині, відслужити у фінській армії і закінчити навчання.

За словами агента гравця Тодда Даймонда, Гранлунд зможе перебратися в НХЛ через рік. Права на 19-річного хокеїста належать клубу "Міннесота Вайлд", який обрав Гранлунда на драфті в 2010 році.

У Фінляндії на військову службу призиваються чоловіки з 18-річного віку. Термін служби становить від шести місяців до року. Військову службу Гранлунд почав проходити з квітня 2011 року.

Хокеїст отримав дозвіл від командування відвідати тренувальний табір "Міннесоти" у липні 2011 року, але вирішив відмовитися від цієї можливості.

На ЧС-2011 Гранлунд став одним з найкращих гравців збірної Фінляндії. Він набрав дев'ять очок – закинув дві шайби і віддав сім результативних передач.

ПРОФІРИНГ



Віталій Кличко радив брату Володимиру йти з боксу

Чемпіон IBF і WBO в суперважкій вазі Володимир Кличко зізнався, що після двох поразок, які він зазнав у 2003-му і 2004-му роках відповідно від Коррі Сандерса і Леймона Брюстера, його старший брат, чемпіон WBC Віталій Кличко, порадив йому завершити кар'єру.

"Тоді мій брат Віталій сказав мені: "Глянь на себе, де ти зараз, думаю, час попрощатися з цим спортом". Я завжди був чемпіоном, а тут несподівано опинився на підлозі. Це дуже мотивувало, і це був відмінний досвід", – цитує Володимира BoxingScene.com.

Кличко-молодший все ж таки прийняв тоді рішення залишитися в боксі, але розумів, що йому потрібно змінитися. Володимир почав переглядати бої великих боксерів і поступово перебудував свій стиль.

"Я перейняв деякі речі від різних боксерів і навіть від Майка Тайсона, – говорить молодший Кличко. – Незважаючи на те, що у нас різні габарити, дещо я взяв і в нього. Ці поразки допомогли мені в майбутньому досягти ще більшого, ніж було до них. Я б ніколи не був тим, ким є сьогодні в рингу і поза ним, якби не програв тоді.

Нагадаємо, що Володимир Кличко повинен зустрітися 2 липня з британцем Девідом Хеєм. Якщо українець здобуде перемогу, то українським братам Кличкам будуть належати чемпіонські пояси за всіма чотирма найпрестижнішими боксерськими версіями.

Сторінку підготував Андрій Агеєв.

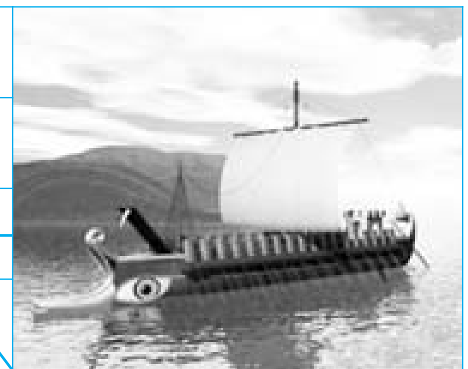
ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96,
8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Верстка та дизайн: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Тригуб.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112218
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ

Препарат для знищення комах | Найбільша люди-ноподібна мавпа | Давнє місто-держава в Африці | Одиниця швидкості передавання інформації | Орлеанська діва | Рід сливи | Гірська порода з металом | Англійський співак | Нота | Удавана хоробрість, розв'язність | Поросла травою лука | Фізична енергія людини | Персонаж у Шекспіра | Міфологічна країна | Давньоримська монета | Дрібна французька монета | Втрата апетиту | Місто в Грузії | Візок із кулеметом | Співвітчизник, земляк | Народ у Китаї | Бойовий лад кінноти | Пума | Супутник Юпітера | Річка у Франції | Помилка в хронології подій | Східний феодальний правитель | Марка пістолета | Словесне змагання | Міфологічний багатій | Плато у Кримських горах | Народ у Криму | Вожак циганського табору | Група довгохвостих папуг | Місто на Слобожанщині | Націоналіст в Сер.Азії на поч. XX ст. | Солідол | Шовкова тканина | Морський літак | Чоловіче ім'я | Марка літака | Міцний алкогольний напій | Місто в Іраку | Парламент у Польщі | Місто у Забайкаллі | Гори в Америці | Народне свято у башкірів і татар | Місто в Японії | Нічний хижий птах | Річка у Франції | Вдова Джона Леннона | Муніципалітет у Франції | Радянський танк | Одиниця спадкової інформації | Африканська країна | Міжнародна одиниця сили | Марка літака | Протималярійний порошок з кори | Марка автомобіля | Рантове осягнення істини | Місто в Росії | Річка в Японії | Велика отруйна жаба







СУДОКУ

	5		9		2			6
			4		8			
					5		3	9
5					4			7
		1				3		
3			8					4
2	8		5					
			7		9			
9			1		3		2	

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 20



АВТОДРОМ

Granta стає на конвейєр

"Автоваз" розпочав тестове складання седана Lada Granta, який нещодавно офіційно представили в Росії. Серійне виробництво автомобіля почнеться восени цього року, а продавати Гранту почнуть взимку. Вартість автомобіля у базовій комплектації складе за різними оцінками від 60 до 63 тисяч гривень.



LADA Granta створена на платформі LADA Kalina. Її дизайн, звичайно, далекий від досконалості (дається взнаки певна дисгармонія між "калинівськими" лініями дверей і даху та виконаним в абсолютно новому стилі передньою і задньою частинами автомобіля). Втім загалом Granta виглядає цілком пристойно як на бюджетника.

Granta матиме три комплектації: "Стандарт", "Норма" та "Люкс" . У "Стандарті", і це цілком зрозуміло, окрім подушки безпеки водія – жодного натяку на розкіш. У "Нормі" вже з'являється електропідсилювач керма із регулюванням по висоті, передні електросклопідйомники, повітряний фільтр салона, електропривід замка багажника, центральний замок, бортовий комп'ютер, сигналізація. "Люксова" версія оснащуватиметься додатково подушкою безпеки пасажира, системою ABS-BAS, легкосплавними 14-дюймовими дисками, задніми електросклопідйомниками, атермальним склом, кондиціонером, підігрівом передніх сидінь та аудіосистемою. Значно пізніше з'явиться комплектація "Люкс +" на яку планують встановити вже кліматконтроль, бічні подушки безпеки, навігаційну систему і навіть автоматичну коробку передач.

Granta матиме три варіанти двигунів – 8-клапанний об'ємом 1,6 літра і 16-клапанний об'ємом 1,6 літра. "Восьмиклапанники" – у двох варіантах – 80 та 90 кінських сил. Перший – запозичений у Lada Kalina – інший, той самий запозичений у Lada Kalina однак із полегшеною ШПГ. У місті вона споживатиме на 100 км 9,3 л (8-кл.), 8,5 л (8-кл. "полегшена ШПГ"), 8,7 л (16-кл.). За містом відповідно – 6,1/5,7/5,8 л.

Дизайн панелей приладів та управління набув сучасних абрисів і є мало не проривним у порівнянні з "калинівським". Поменшала й кількість деталей торпедо. А це вже вселяє надію у те, що у Гранта таки позбудеться традиційних для ВАЗівських доробків скрипів у салоні. Щодо якості складання авто, тут тольятинці переконують – Гранта буде не гіршою за іноземні аналоги у даній ціновій ніші. Скоріше за все, вже наступного року це зможуть перевірити і в Україні.

Сергій Клименко. "Крила України" .

АВІАЦІЙНІ БАЙКИ

На заводе по производству пассажирских самолетов на базе кукурузника создан "Кукурузник+" . Количество пассажирских мест в самолете увеличилось в 25 раз! За счет лежащих, подвесных и привязанных к шасси.

* * *

В Москве на Митинском рынке обнаружен вертолет "Апач" , пропавший в Ираке во время песчаной бури.

* * *

– 333-й. Разрешите посадку?

– Посадку 333-му разрешаю. Шасси выпустил?

– 333-й, как в 1947 году выпустили, так и не убирал, я на Ан-2!

* * *

Албанскими учеными изобретен радар, безошибочно определяющий чужие самолеты. Принцип действия прост: все самолеты, появляющиеся на экране – чужие, поскольку своих самолетов в Албании нет.

* * *

В новосибирском аэропорту сегодня утром совершил вынужденную посадку самолет Ту-154. У самолета не убиралась стойка левого шасси. Выработав топливо, самолет благополучно приземлился в аэропорту. Пассажиры самолета смогли 37 раз подряд обозревать город Новосибирск с высоты 1700 метров.

* * *

Пригласили американского генерала полететь на советском самолете. Тот согласился, сел в самолет, набрали высоту – летят. Через некоторое время из кабины выходит пилот и приглашает генерала пройти с ним – взглянуть на приборы, оценить самолет. Через некоторое время генерал выходит из кабины весь бледный и трясущийся. Его адъютанты спрашивают, в чем дело. Он вскрикивает: "Это не самолет! Это пять тысяч независимых кусочков, летящих в одном направлении!"

* * *

Вышка:

– Вы "Аэробус 320" или "340" ?

Пилот:

– Разумеется, А340!

Вышка:

– Тогда, может, будете любезны, запустите перед стартом остальные два двигателя.

* * *

Беседуют две блондинки:

– Не понимаю, как можно угнать самолет? Они же такие большие!

– Ты посмотри, какие они маленькие в небе, а именно там их и угоняют!

* * *

Маленькая девочка подходит к самолету, где в открытой кабине сидят пилот со штурманом, и спрашивает:

– Дяденьки, дяденьки, а вы летчики?

Пилот штурману:

– Слышь, штурман, мы летчики?

– Летчики.

– Да, девочка, мы летчики.

– Дяденьки летчики, а сколько будет дважды два?

– Слышь, штурман, сколько будет дважды два?

Штурман, что-то считая на штурманской линейке, отвечает: пять.

– Слышь, девочка, пять это будет.

– Как пять, а нам учительница говорила, что четыре.

– Штурман, ты что совсем, ей учительница говорила, что четыре!

– Ну, так я ж с поправкой на ветер.